

## ИНФРАҚҰРЫЛЫМ САЛАСЫ РЕТІНДЕ КӨЛІКТІҢ ЭКОНОМИКАЛЫҚ ЕРЕКШЕЛІКТЕРІ

*Омарова А.Б., «Экономика» кафедрасының аға оқытушысы,  
құқық ғылымының магистрі  
Алматы қаласы, Л.Б.Гончаров атындағы Қазақ автомобиль - жол  
институты*

Қоғамдық ұдайы өндірістің дамуында материалдық және әлеуметтік инфрақұрылымның алатын орны алдыңғы қатардағы өзекті мәселелердің бірі екендігі анық. Олар бүгінгі таңдағы ауқымды экономикалық өзгерістер кезеңінде қоғам өмірінің барлық саласын жан-жақты қамтуда. Сондықтан да әлеуметтік, экономикалық және т.б. күрделі мәселелерді шешуде инфрақұрылымды дамыту және оны жетілдіру - бүгінгі күннің басты талабы. Инфрақұрылым қоғамдық ұдайы өндіріс үрдісі құрылымында, адами ресурстар мен капитал салымдарының айтарлықтай бөлігін қамтуда және қоғамдық, халықаралық еңбек бөлінісін арттыруда маңызды орын алуда. Сонымен қатар, күрделінген және кеңейтілген қоғамдық және мемлекетаралық қатынастарға қызмет көрсетуге бейімделген әлемдік шаруашылықтағы интеграциялық процестерді күшейтуге зор ықпалын тигізеді. Инфрақұрылым әлеуметтік-экономикалық жүйенің қалыпты қызметін жүзеге асыратын, әрі қамтамасыз ететін қосымша салалар кешенін құрайды. Инфрақұрылым бірыңғай нарықтық механизмнің негізгі жүйесі ретінде әрекет ете отырып, ол экономиканың барлық салаларын, еліміздің экономикалық аудандарын, облыстарын, аймақтарын біріңғай қызмет атқаруын байланыстырады.

Инфрақұрылымның даму жағдайы мен деңгейі еліміздің әлеуметтік-экономикалық дамуының өсу қарқынына белгілі бір әсер етеді және

халықтың әл-ауқатының өсуі мен тұрмыс деңгейінің елеулі жақсаруын әлі де қамтамасыз етеді. Қазақстан Республикасында экономиканың нарықтық жағдайында инфрақұрылым салаларының қызмет етуінің дәстүрлі жүйесі өзгеруде. Қазіргі таңда мемлекет тарапынан бұл салалардағы ахуалдарды жақсарту мақсатында оның даму мәселелеріне ерекше көңіл бөлінуде.

Елбасы Қ.К.Тоқаевтың «Жаңа әлемдегі жаңа Қазақстан» атты халыққа жолдауында: «Әлеуметтік инфрақұрылымды дамытуды біз стратегиялық міндет дәрежесіне көтеруге тиіспіз. Біз мемлекеттік - жеке меншік әріптестігінің көмегімен әлеуметтік-инфрақұрылымдық даму тетігін қалыптастыру қажеттігіне жеттік деп білемін. Әлеуметтік нарықтық экономикада ұлттық экономиканың бәсекеге қабілеттілігін арттыруда инфрақұрылым қызметтерін, атап айтқанда көлік және коммуникация салаларының халыққа сапалы қызмет көрсетулерін жақсартуда тиімді механизмдерді пайдалану орын алды. Көлік және коммуникация қызметтері инфрақұрылым қызметтерінің құрамдас бөлігі ретінде қоғамның еңбек әлеуметінің қалыптасуымен, әлеуметтік кепілдіктерді іске асырумен, адамның өмір сүру сапасы және оның әл-ауқатымен байланысты мәселелерді шешеді» [1]

Сол себепті біздің тақырыбымыздың өзектілігі – еліміздегі экономикалық қатынастар жүйесіндегі инфрақұрылым салалары қызметтерінің, оның ішінде көлік және коммуникация қызметтерінің даму мәселелері. Қазіргі таңда экономиканың әртүрлі салаларының қызмет ету тиімділігіне және халықтың өмір сүруін қамтамасыз ету мүдделеріне қолайлы жұмыс жасайтын, тиімді, қауіпсіз көлік және коммуникация жүйесі қызмет көрсетуде. Халыққа қызмет көрсететін көлік және коммуникация саласы қоғамның әлеуметтік үрдістерінің дамуына әсер етеді. Президенттің Қазақстан халқына жолдауы республикамыз үшін өзекті, еліміздің экономикалық өсуінің және халықтың негізгі бөлігінің өмір деңгейінің артыуының негізі болып табылатын инфрақұрылымның

даму мәселелерін көтереді.

Инфрақұрылым жүйесінің тиімділігі оның барлық құрама бөліктеріне, яғни оның кешендік дамуына байланысты; инфрақұрылым қызмет етуінің құрылымдығы. Жүйе элементтердің белгілі жинағынан құралады және жүйенің әрбір элементі жүйе қызметінің ақырғы нәтижесіне әсер етуге қабілетті; инфрақұрылым қызмет етуінің дифференциациялануы. Жүйенің әртүрлі элементтері әртүрлі қызметтерді орындайды, олардың қызметі бір-бірімен ауыспайды; инфрақұрылым қызмет етуінің сыртқы ортаға тәуелділігі. Сыртқы ортаның өзгермелі жағдайына жоғары бейімделу қабілеті. Сыртқы ортадағы өзгерістер жүйенің даму ықпалы болып табылады. Инфрақұрылым тиімді жұмыс істеу үшін ол сыртқы ортамен үйлесімді әрі келісімді болуы тиіс». Инфрақұрылымның мәнін кеңінен ашу үшін оның жіктелінуіне де тоқталайық. «Инфрақұрылым екі бөлікке жіктелінеді: өндірістік және әлеуметтік инфрақұрылым. Кез келген мемлекеттің даму стратегиясында ұзақ мерзімді басымдылықтардың бірі болып өндірістік инфрақұрылым табылады. Өндірістік инфрақұрылым – негізгі қызметтері өндірістік инфрақұрылым салаларының қызмет көрсетуі, өндіріс салаларындағы экономиканы дамытуды қамтамасыз етуі болып табылатын өндірістік инфрақұрылымның ішкісалалар жиынтығы. [2]

Әлеуметтік инфрақұрылым – бұл негізгі қызметтері әлеуметтік инфрақұрылым салаларының әлеуметтік қызмет көрсетуі, және өмір сүрумен байланысты халықтың қалыпты өмір сүруіне қажетті материалдық, мәдени-тұрмыстық жағдайды қамтамасыз ететін салалар мен ішкісалалар жиынтығы. Өндірістік және әлеуметтік инфрақұрылым салалары әр уақытта өзара байланыста болады, олар бір-бірінің қызметін толықтыра отырып, сала аралық байланысын нығайтады. Өндірістік және әлеуметтік инфрақұрылым салалары қызмет түрлеріне қысқаша сипаттама берейік.» Жалпы, көрсетілген анықтамалар «инфрақұрылым» түсінігінің

мәнін аша отырып, оның даму қажеттілігі экономиканың кез-келген саласы үшін маңыздылығын ерекше атап өтеді. Өз жолдауында Қазақстан жолдарының экономикамыз үшін маңыздылығын Президентіміз ерекше атап өтеді. Республикамызда елорданы басқа аймақтармен автомобиль, темір жол және авиация магистральдары арқылы байланыстыратын бірыңғай көлік желісі құрылады. Көлік пен байланыс өндірістің жалпы жағдайын жасай отырып, инфрақұрылым салаларының ішінде маңызды қызмет атқаратындардың бірі. «Жолдауда алдағы жылға белгіленген, мемлекет алдында тұрған міндеттерді жүзеге асыруға арналған бағдарлар нақты белгіленген. Жалғыз жол құрылыстарының арқасында халық табысының өсімін қамтамасыз ететін 200 мыңға жуық жаңа жұмыс орындары пайда болды.

Бұл бағдарлама экономиканың басқа да салаларына айтарлықтай әсерін тигізеді, атап кетсек: цемент, металл, техника, битум, құрал-жабдықтар өндірісі және соған байланысты қызметтер. Көлік – бұл негізінен адамдарды және жүктерді тасымалдау үрдісін қамтамасыз ететін жол қатынасындағы техникалық құрылғылар мен құрылыстардың жиынтығы. Байланыс – бұл ақпараттарды таратуға арналған әртүрлі коммуникациялар. Байланыс түрлеріне: пошта байланысы, сым байланысын (телефон, телеграф, факсималды) қоса алғанда, электр байланыс (жердегі және ғарыштық), радиобайланыс, оптикалық байланыс және басқалар. Сауда тауар айналымын, өндіріс саласынан тұтынушылар саласына олардың қозғалысын қамтамасыз ететін ұлттық шаруашылық саласын қарастырады. Сауда көтерме және бөлшектік сауда желілерін (базарларды, қоймаларды, өткізу-қамтамасыз ету базаларын, контораларды) қамтиды. Сондай-ақ, сауда инфрақұрылымына жәрмеңкелер, тауарлық биржалар, аукциондар, маркетингтік, өткізу және жарнама ұйымдары кіреді». Қоғамның дамуы нәтижесінде бірте-бірте әлеуметтік инфрақұрылымның басқа да салалары мен элементтері пайда

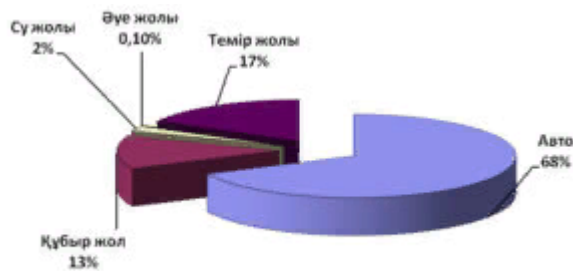
болып, олардың қазіргі таңда қызмет көрсету салаларының ауқымы өсті.  
[3]

Әлеуметтік-рухани инфрақұрылым негізінен жеке тұлғаның қалыптасуын және дамуын қамтамасыз етеді. Ол адамдардың әлеуметтік-мәдени, рухани, парасаттылық қажеттіліктерін қанағаттандыруға бағытталған салаларды (білім беру, денсаулық сақтау, санаториялық-курорттық қызмет көрсету және туризм, бос уақыт, дене шынықтыру және спорт, мәдениет және өнер, мүдделерді қорғауды ұйымдастыру) қамтиды. Әлеуметтік-тұрмыстық инфрақұрылым салаларын негізінен, материалдық-тұрмыстық сипаттағы қызметтер қамтиды. Оларға халыққа қызмет көрсететін көлік және байланыс, халыққа қызмет көрсететін коммуналдық шаруашылық және құрылыс, сауда және қоғамдық тамақтандыру, қаржылық қызметтер және сақтандыру, іскерлік, кеңес беру, инжинирингтік қызметтер, қоғамдық тәртіпті сақтау және үкімет қызметтері жатады. Осы себепті әлеуметтік инфрақұрылымның дамуының басымдылығына ерекше көңіл бөлу керек. Өйткені әлеуметтік инфрақұрылым дамуында қоғамның экономикасы мен әлеуметтік дамуын біріктіруде ерекше орын алады. Әлеуметтік инфрақұрылым салалар жиынтығы халықтың сапалы өмір сүруіне және адами капиталдың дамуына қажетті жағдай жасайды. Өз кезегінде, әлеуметтік инфрақұрылымның әрбір саласы күрделі әлеуметтік-экономикалық жүйені құруында оның қалыптасу, жұмыс істеу қасиеттері, заңдылықтары мен ерекшеліктері арқылы жалпы мақсатта күрделі және өзара әсер ету дәрежелерінің тиісті қатынастарына ие.

Сонымен, әлеуметтік инфрақұрылым халықтың әлеуметтік қажеттілігін қанағаттандыру, ұлттық өндірістің тиімділігін арттыру, жеке тұлғаның еңбек ету қабілеттілігін қалыптастыру үшін қоғаммен бөлінген ресурстарды ұтымды пайдалануға қатысты адамдар арасындағы әлеуметтік-экономикалық қатынастардың жүйесін

қарастырады.«Инфрақұрылымдық салаларды дамыту бойынша мол тәжірибе дамыған елдерде жинақталған. Әлемдік тәжірибе басқа салалар есебінен басқа салалардың жедел дамуы арқасында олардың өсу деңгейін арттыруға болатындығын дәлелдеп отыр. Бүгінде инфрақұрылым салалары біз үшін болашақ дамудың рөлін атқаратын рыноктық экономиканың тиімділігін арттырушы фактор. Қазақстан Республикасында инфрақұрылым салаларын одан әрі дамыту үшін дамыған елдердің озық тәжірибелерін зерттеу және меңгеру қажет. Дамыған елдердің инфрақұрылымды дамыту мәселесін шешуге қатысты тәжірибелерін зерттеу мысалы ретінде көлік және коммуникация салалары қызметтерінің дамуын қарастырамыз.

Қазақстан Республикасы Президентінің Жаңа әлемдегі жаңа Қазақстан халыққа жолдауындағы аса маңызды бағыттардың бірі – бұл көлік және коммуникация инфрақұрылымын нысаналы түрде қолдап, жаңартып және кеңейтіп отыру және көлік-коммуникация жүйесін әлемдік жүйеге кіріктіру». Әлемдік экономиканың дамуының қазіргі кезеңінде көлік-коммуникация саласы көптеген дамыған елдер үшін инфрақұрылым салаларының ішіндегі негізгі салалардың бірі ретінде экономикалық өсу мен әлеуметтік дамуды қамтамасыз етуде маңызды рөл атқарады. Енді, осы көлік инфрақұрылымының экономикалық қатынастар жүйесіндегі алатын орыны туралы айта кетейік. «Көлік құралдарын жаппай пайдалану экономиканың барлық секторында: әлеуметтік салада, еңбек нарығында, қала салу саясатында, бөлшек сауданы, демалысты ұйымдастыруда, қоғамның басқа да өмір сүру аспектілерінде өзгерістердің орын алуына әкелді. Осыған байланысты автомобильдендіру үрдісі маңызы жағынан өте үлкен сипатқа ие. Қазіргі уақытта дамыған елдерде жолаушыларды және жүктерді тасымалдаудың барлық көлемінің 68 пайызы автомобиль көлігімен жүзеге асырылады» (1-сурет)



Сурет 1. Дамыған елдердегі жүк тасымалы түрлерінің үлестері.

(мәлімет 2022 жылғы Қазақстанның жүк тасымалдары бойынша статистикалық деректер) [4]

Сонымен бірге, автомобильдендіру үрдісінің теріс аспектілерінің маңыздылығын түсіне отырып, Еуропалық Одақ, АҚШ және басқа дамыған елдердің көлік саясаты осы үрдісті тура шектеуге бағытталмаған, жол-көлік оқиғаларынан (ЖКО) болатын шығындарды азайту, автомобильдендірудің экологиялық салдарына жол бермеу және автожол желілерінің толуын тоқтату мақсатын реттеуге бағытталған. Бұл саясат көліктің әртүрін теңгерімді дамытуын, қоғамдық автокөлікті арттыруды, ірі қалаларда және жүктемелі автомагистральдарда жеке жеңіл автокөліктердің қозғалысын шектеуді (ақылы жол жүру, қозғалыс уақытын шектеу, автобустардың басым қозғалу жолағын белгілеу, тұраққа қою саясатын жүргізу және тағы басқалар) қарастыратын көлікті тұрақты дамыту тұжырымы шегінде іске асырылады. Осыған орай, Қазақстан Республикасы қазіргі экономикалық даму кезеңінде маңызды стратегиялық мәселені шешу қажеттілігін мойындауда, яғни шикізат базасын дамыту негізінде экономикалық өсуді қамтамасыз етумен қатар, отандық көлік-коммуникация саласын дамыту, жетілдіру арқылы ұлттық экономиканың ыңғайлы, тиімді құрылымын құру.

Қазақстан экономикасының даму деңгейінің тұрақтылығы, ол бүгінгі күнгі қолайлы сыртқы экономикалық жағдайларда біздің елдің болашақта сыртқы факторлардың ықпалына байланыссыз экономиканың дамуын

қамтамасыз ететін инфрақұрылымды қалыптастыра алатындығына байланысты. Өйткені, көлік-коммуникация кешені адамдардың, тауарлардың және қызметтердің еркін қозғалысын қамтамасыз ететіндіктен инфрақұрылым салалар қызметтерін дамыту жағынан алдында болмаса да соңғы орында емес. Кез келген елдің көлік-коммуникация кешені экономикалық, әлеуметтік және саяси қатынастардың күрделі жүйесін қарастырады. Әлемдік рынокта көлік-коммуникация қызметтерінің жағдайы рынокты бақылау бойынша бәсекелестік күресу әдістерінің қиындауымен сипатталады. Көлік инфрақұрылымының шетелдегі даму тәжірибесінің көрсеткіші ретінде мына деректерді де алуға болады. Дамыған елдер ішінде Ұлыбританияда көлік көбінесе жеке меншік түрінде, ал мемлекетке мемлекеттік бюджеттің қолдауын талап ететін темір жол көлігі ғана тиесілі. Мұнда негізінен автомобиль (жолаушылар мен жүк тасымалдайтын) және авиация көлігі кеңінен дамыған. Көлікті мемлекеттік реттеу қоршаған ортаны қорғау, қауіпсіздікті, инфрақұрылымды қамтамасыз ету саласында жүзеге асырылады. Басқару құрылымы парламенттегі сайлаулар арқылы өзгертілмейді, құрылған басқару аппараты сол немесе өзге басқару партиясының көлік саясатын іске асырады. [5]

Негізгі мәселелер жүктердің және жолаушылардың қауіпсіздігін қамтамасыз етуге, қажетті инфрақұрылымның (автожолдардың, темір жолдардың, аэропорттардың және порттардың) қалыптасуына, әртүрлі көлік түрлерін инвестициялау және қаржылық қолдау жауапкершілігіне, қоршаған ортаға әсерін азайтуға қатысты. Экономикалық қатынастардың дамуында жоғарыда атап кеткендей, коммуникация инфрақұрылымын дамыту да рөлі ойнады. Телекоммуникация мен пошта байланысын дамыту негізгі капиталды қалыптастыруға мемлекеттің қатысуы ғана емес, сонымен қатар мемлекеттік тапсырыстарды ұсынуына, жабдықтарды өндірушілерді және операторлық қызметтерді протекционистік қолдауына,

қаржылық мүмкіндіктерін арттыру, азиялық және америкалық бәсекелестерге қарсы тұру үшін ғылыми-техникалық әлеуеттерді біріктіру мақсатында халықаралық концерндерді құруға негізделген. Пошта байланысы сферасында логистика тұжырымын қолдану арқылы көліктің әр түрін қолданумен жіберілімдерді жедел жеткізу кеңінен дамыған.

Еуропалық елдерде көлік-коммуникация қызметтерінің әртүрін дамытудың негізгі тенденциялары төмендегілерден құралады:

көлік жалпы ішкі өнімнің маңызды бөлігін құрай отырып, негізінен жеке секторларда болады;

жолаушылар мен жүктерді тасымалдауда автомобиль көлігін қолдану өскен;

орта және алыс қашықтықтарға тасымалдайтын жолаушылар темір жол көлігі мен әуе көлігі дамуда;

саланың қалыптасуына мемлекеттің ұлттық және трансұлттық компаниялардың капиталына қатысуы маңызды рөл атқарады;

саланың дамуына, негізінен халықаралық ұйымдармен бекітілетін экологиялық сипаттағы талаптар мен стандарттар үлкен әсер етеді;

әлемдік рынокта еуропалық компаниялар Америка мен Азияның ірі корпорацияларына қарсы тұру үшін бірыңғай компания түрінде әрекет етеді;

Азия бизнесінің маңызды өкілі болып табылатын Жапонияда көлік-коммуникация кешенін дамыту әлеуметтік құрылғының дәстүрлерімен анықталады. Жапонияда Көлік министрлігі орталықтандырылған және аймақтық конторлар арқылы басшылық етеді. Министрлік штаты өте үлкен, олардың көбісі көлік түрлері жөніндегі жеті бюродан және секретариаттан құралған орталық аппаратта жұмыс істейді. Көлікті басқару көліктің тауар қозғалысының жалпы жүйесінің бөлігі екендігіне негізделген және ол тауар айналымының тиімділік талаптарына бағынады. Ел ішіндегі негізгі тасымалдаушы – толығымен жеке меншікке жататын

автомобиль көлігі. Жапонияда темір жол көлігі бір ғана компаниямен ұсынылады. Мұндай жағдай тасымалдауға кететін шығындарды азайту мақсатында мемлекеттік стратегияны іске асыру нәтижесінде туындаған. Темір жол үлесі елде жолаушыларды тасымалдау бойынша жалпы көлемінің шамамен 30 пайызын құрайды. Оның қалыптасуына бірнеше факторлар ықпал еткен: отынның және автомобиль жолдарымен жүрген төленетін ақы өте жоғары, пайдаланылатын автомобильдерге қойылатын техникалық талаптар қатаң (12 жылдан жоғары машиналарды қолдану шектелген) және қалада тіркелген әрбір машинаның көшеден тыс тұраққа қойылуы міндетті. АҚШ-та инфрақұрылымның қалыптасуы және дамуы экономиканың жеке және мемлекеттік сектор арасында туындаған қатынастардың ерекшеліктерін белгілейді. Жеке капиталдың озбырлығы мемлекеттің шаруашылық қызметін шектейді, сондықтан АҚШ-та инфрақұрылымның көп бөлігі жеке капитал меншігінде: бұл ақпараттық қызметтер, телефон, телеграф, темір жолдар және әуе жолдары. Бірақ та қазіргі нарықтық экономика мемлекеттік реттеусіз дами алмайды. [6]

Сондықтан, АҚШ-та инфрақұрылым саласында штаттар мен жергілікті билік органдарының экономикалық белсенділігі күшейіп жатыр. Егер жергілікті билік органдары АҚШ экономикасында инфрақұрылымдық қамтамасыз ету жүйесін негізгі құрушысы болып табылса, онда біздің республика бұл жағдайда субсидиялар мен несиелер беру арқылы қаржылық көмек қана көрсете алады. Қандай да бір нақты бағдарламаны іске асыру мақсатында көбінесе олар жергілікті билік органдарымен ұсынылады, мысалы, қоғамдық көлікті, тұрғын үй құрылысын дамыту және тағы басқалар. Көліктің барлық түрлерін басқару, әсіресе, халықаралық жолдарды басқару мемлекетпен жүзеге асырылады. Ішкі тасымалдар, оның ішінде автомобильмен тасымалдау жеке меншік иелерімен жүзеге асырылады. Мұндай басқару құрылымы бірыңғай мемлекеттік саясатты іске асыруға, болашағы бар стратегиялық жобаларды

дамытуға қажетті қаржы қорларын шоғырлауға мүмкіндік береді. Сонымен, жаңа техникалық базада құрылған көлік және коммуникация қызметтері әлемдік масштабта өндіріс күштерін орнықтыруға маңызды ықпал ете отырып, шаруашылық байланыстарын интернационалдандыруға қатысты күшті жеделдетуші ретінде әрекет етуде. Әлемдік тәжірибе көрсетіп отырғандай, мемлекеттік бюджеттің жете дағдарысына қарамастан, реформаларды іске асыратын барлық елдерде, көлікті толығымен инвестициялау ең басты болып табылады.

Қазақстан Республикасының мемлекеттік органдар қызметінің ақпараттық қамсыздандырылуын ұйымдастыру кезінде қолданылуы мүмкін. Бүгінде Қазақстанның ірі өңіраралық транзит орталығы болуға барлық мүмкіндіктері бар және еліміз өңірдің барлық елдерімен де экономикалық қарым-қатынастарды белсенді дамытуға мүдделі. Сондықтан да қауіпсіз, әрі сапалы көлік қызметтеріне қол жеткізу арқылы экономикалық өсу мен халықтың әл-ауқатын арттыруға ықпал жасау қажеттілігі туындайды. Әлемдік көлік-коммуникация жүйесінің жұмыс істеу заңдылығын анықтау қазақстандық көлік-коммуникациялық кешенінің ауқымды көлік жүйесіне шектеулі ену жағдайын анықтауға ықпал етеді. Қазақстан әлемдік көлік-коммуникациялық жүйесінің бөлігі болуы тиіс.

Бұл бізден еліміздің бүкіл көлік және коммуникация қызметтерінің басым дамуын талап етеді. Бүгінгі күні Қазақстан сыртқы экономикалық байланыстарды тиімді қамтамасыз ету мәселелеріне байланысты ашық теңізге жаңа көлік жолдарын іздестіру мен қалыптастыруға және транзиттік көлік коридорларын құру мәселелеріне қатысуға аса көп көңіл бөлуде. Қазақстан Біріккен Ұлттар Ұйымының Азия мен Тынық мұхитқа арналған экономикалық және әлеуметтік комиссиясы, Біріккен Ұлттар Ұйымының Еуропалық экономикалық комиссиясы және басқа да әртүрлі халықаралық ұйымдармен жүзеге асырылатын аймақтық ынтымақтастыққа

қатысуда. Біріккен Ұлттар Ұйымының Азия мен Тынық мұхитқа арналған экономикалық және әлеуметтік комиссиясымен ынтымақтасу шегінде басым болып есептелетін Азия аймағында және Тынық мұхитында әрекет етуге қатысты Дели жоспарына енгізілген «Азиядағы жер көлік инфрақұрылымдары» атты жобасын іске асыру жұмыстары жүргізілуде». Бұған қоса, елдің бәсеке қабілеттілік концепциясы экономикалық даму теориясының анағұрлым маңызды бөлігі болып табылады. «Инфрақұрылым ұлттық шаруашылықтың дамуында және оның бәсекеге қабілеттілігін қамтамасыз етуде маңызды орын алады. Ол үшін әлемдік шаруашылық жүйесіндегі ұлттық бәсекеге қабілеттіліктің мәнін терең зерттеуді жүзеге асырып, ұлттық шаруашылықтың бәсекеге қабілеттілігінің негізгі факторларына сапалы талдау жүргізу қажет. Бәсеке қабілеттіліктің барлық деңгейлерінің арасында тығыз ішкі және сыртқы байланыс бар. Жалпы елдік және салалық бәсеке қабілеттілік бәсекеге қабілетті тауар шығарып немесе қызмет көрсететін фирманың қабілетіне байланысты». Жалпы елімізде, бәсеке қабілеттілікті арттырудың негізгі стратегиялық бағыты — бәсекелес елдермен бәсекелестік артықшылықтарды тудыру. [7]

Инфрақұрылымның маңызды құрамдас бөліктерінің бірі көлік және коммуникация салаларының бәсекелестікке қабілеттілігін арттырудағы орны зор. Осыған байланысты көлік-коммуникациялық кешенді дамыту мақсаттары сапалы көлік қызметтерінде Қазақстан Республикасы халқының және экономикасының сұраныстарын толық қанағаттандырумен тығыз байланысты. «Егеменді еліміздің дамуы мен бүкіл әлемдік ауқымда танымал болуына мемлекетіміздің бірден-бір жетекші саласы көлік-коммуникация кешені саналады. Оның негізгі себебі болып аталған саланың үкімет қабылдаған ел экономикасына маңызды бағдарламаларды жүзеге асыруға мүмкіндік бере алатын ролі. Инфрақұрылымның осы саласының әлемдік деңгейге сәйкесімділігі еліміздің бәсекеге

қабілеттілігін арттырудағы маңызды факторы болып табылады. Оларсыз Қазақстан мен Орта Азияның индустриясын дамыту, табиғат байлықтарын шаруашылық айналымына тарту, шалғай аудандардағы жаңа ашылған пайдалы кең қазбаларын игеру мүмкін емес еді. Қазақстан Республикасының әлемдегі бәсекеге қабілетті 50 елдің қатарына қосылу стратегиясындағы Қазақстанның жедел экономикалық дамуы үшін үлкен жетістікті қамтамасыз ету артықшылығында Президент К.Ж.Тоқаев: «Ірі көлік инфрақұрылымдық объектілердің айналасына шағын және орташа жобалар арқылы икемді, жоғары технологиялық қалпына келтірілген объектілерді құру және дамыту қажет. Осылайша Орталық Азиядағы біздің көшбасшы бағыттарын қамтамасыз ету үшін аймақтық нарыққа бәсекелес көлік желісін ендіруді ұйымдастыруға мүмкін болады» делінген.

Осыған байланысты, көлік-коммуникациялық кешен Қазақстан Республикасындағы басым сапалы көлік қызметтеріне деген сұраныстарды толық қанағаттандырумен тығыз байланысты.«Ұлттық экономиканы дамыту шегінде көлік бірқатар стратегиялық мәселелердің іске асырылуын қамтамасыз етуге тартылған. Ең алдымен, бұл жолаушыларды тасымалдаудағы халықтың және экономиканың сұраныстарын қанағаттандыру. Тұрақты жолаушылардың тасымалынсыз әртүрлі салалардағы кәсіпорындардың жұмыс істеуі және халықтың өмір сүру деңгейін арттыру мүмкін емес екендігі белгілі. Жолаушыларды тасымалдау қызметі нәтижесінде халықтың кеңістіктік орналасу сұранысын қанағаттандыруға мүмкін болады. Ол өндірістік процеске қажетті жағдай жасайды. Сәйкесінше, жолаушыларды тасымалдау өзінің мүмкіндіктері арқылы экономиканың қызмет ету үрдісін жеделдетеді және оның тиімділігіне тікелей әсер етеді». Бұдан көліктің әлеуметтік, жалпы экономикалық және салааралық әмбебаптылығын көруге болады.

Ұлттық экономиканың бәсекелестікке қабілеттілігін арттыруда көлік — инфрақұрылымның маңызды құрамдас бөлігі ретінде ерекше маңызға

ие. Соңғы жылдары көлік қызметтері экономикадағы оңды өзгерістер негізінде дамып жатыр. «Инфрақұрылымның жағдайы елдің бәсекеге қабілеттілігін бағалау элементтерінің бірі болып табылады, сондықтан транзиттік әлеуетті дамыту резервтерін қолдану Қазақстанға кеңістікті ұсыну бойынша әлемдік нарықта бәсекелес күшті басымдылыққа және халықаралық стандарттарды қанағаттандыратын жүктерді тасымалдау және логистикалық менеджменттің қағидаттарына сәйкес жүктерді, жолаушыларды және ақпараттарды жеткізу бойынша көлік қызметтерін ұсыну жағдайларына қол жеткізуге мүмкіндік береді. Өндіріс секторының басым салаларын дамыту қолданыстағы көлік өнімдерінің жүйелерін жетілдіруді талап етеді» .Экономиканың дамуында барлық көлік түрлері ауадай қажет екені мәлім. Қоғамымыздың кез-келген саласында көліктің қатысы бар. Қай жағынан алсақ та, экономикалық-саяси жағынан болсын, әлеуметтік жағынан болсын, оның қоғамдағы ең маңызды салалардың бірі екендігі сөзсіз. Көлік экономикалық қарым-қатынастардың барлық түрлеріне дерлік қызмет етеді.

Қорыта келе біз бұдан мынандай қорытындыларға келеміз. Инфрақұрылым — қоғамның барлық элементтерінің дамуын және олардың өндіріс пен әр түрлі сипаттағы қызмет көрсету арқылы өзара қарым-қатынасын білдіретін, нәтижесінде тиімді әлеуметтік-экономикалық кеңістік дамуын және халықтың өмір сүру сапасын жоғарлататын экономикалық қатынас жүйесіндегі салалар мен объектілер кешені болып табылады. Инфрақұрылым ұлттық экономиканың бәсекелестікке қабілетті жағдайында күрделі бөлігі бола тұрып, өзінің дамуы мен жетілу процесінде оның әлеуметтік-экономикалық мәнін тереңірек түсінуге мүмкіндік беретін сапалы жаңа ерекшеліктерге ие болды. Ал бұл арқылы оның ең сипатты құрам бөліктерін анықтауға болады. Инфрақұрылым салаларының қызметтері жұмысшылардың еңбек нәтижесі ретінде өмір сүру игіліктерін өндірудің негізгі құрамдас бөлігі болды, нәтижесінде

оның қоғамдық пайдалылығын анықтайды. Ауқымды әлеуметтік-экономикалық мәселелерді шешуде, тұрмыс халінің артуында, қала мен ауыл арасындағы айырмашылықтарын жоюда, еңбек ресурстарын ұтымды пайдалануда, қоғамдық еңбек шығындарын үнемдеуде, адамдардың бос уақытының ауқымын кеңейтуде әлеуметтік инфрақұрылымның қызметтері өсті. Инфрақұрылым салаларының экономикалық дербестілігі нақтыланды және анықталды, сәйкесінше, жеке көрсеткіш жүйелерін, нормативтерді, стандарттарды, техникалық шарттарды өндіру, қалыптастыру және негіздеу процесінде жаңа мақсатты қызметтері анықталды. [8]

Қызмет көрсететін көлік және коммуникация саласы басқа инфрақұрылымдық салалармен қатар, әлеуметтік, экономикалық, сыртқы саяси мақсаттарға жетудің маңызды факторы бола отырып, қоғамның тіршілік етуінің негізгі жағдайын қамтамасыз етеді. Көлік – жүктерді және адамдарды тасымалдауда қызмет көрсететін сала ғана емес, сонымен қатар, ең алдымен, тіршілік ету және шаруашылық жағдайын түрлендіретін салааралық жүйе. Көлік және коммуникация қызметтерінің тарихи дамуы, көбінесе Қазақстан Республикасының экономикалық және кеңістіктік дамуын алдын ала анықтады, оның тұтастығын және халықаралық әсерін нығайтуға ықпал етті. Көлік-коммуникация қызметтерінің нарығы тауар өндірушілер мен тұтынушылар арасындағы географиялық ажырауларға негізделген. Осыған байланысты, өндіріс пен сұранысты байланыстыра отырып, көлік пен коммуникация қызметтері масштабты және өндірістің өзін кеңейтеді. Осының арқасында іскер адамдардың коммерциялық белсенділігі артады, халықтың әлеуметтік сұраныстары жақсы қанағаттандырылады. Ұлттық экономиканы дамыту шегінде көлік және коммуникация қызметтері маңызды мәселелердің іске асырылуын қамтамасыз етеді. Ең алдымен, бұл жолаушыларды тасымалдаудағы және телекоммуникация қызметіндегі халықтың және экономиканың сұраныстарын қанағаттандыру. Өйткені тұрақты

жолаушылардың тасымалынсыз және байланыссыз әртүрлі салалардағы кәсіпорындардың жұмыс істеуі және халықтың тіршілігін арттыру мүмкін емес. Инфрақұрылым салаларының қызметтерінің сапасын жоғарылатудың және нарықтық байланыстың сапалы қызметтерімен толтықтырудың негізгі жолдары ретінде келесілерді айтуға болады: ғылыми-техникалық прогрестің, саладағы техникалық-экономикалық қайта құрулардың, өндірісті және еңбекті ұйымдастыруды жетілдірудің, сапаны басқарудың жетістіктерін енгізу.

*Қолданған әдебиеттер тізімі:*

1. Қазақстан Республикасы Президенті Қ. К. Тоқаевтың Қазақстан халқына жолдауы. 1 қыркүйек 2023 ж. Астана.
2. Ахметов Д. Қазақстан Республикасының аймақтарындағы автомобиль көлігінің дамуы. *Транзиттік экономика*. 2012. № 6. 103б.
3. Әбдімомынова А.Ш., Ким В.В. Қазақстан Республикасының көлік жүйесінің қазіргі жағдайын талдау. *Ғылым және бейбітшілік*. 2015. Т. 1. № 3 (19). 61-бет.
4. Статистикалық жылнама «Қазақстан 2022 жыл». Астана, 2022. 487 б.
5. Қазақстан халқының экономикалық белсенділігі, 2007.2011. *Статистикалық жинақ*. Астана, 2012. 388 б.
6. Жусупов А. Е., Мактамкул К. Көлік саласының дамуын мемлекеттік реттеу бағыттары. *Молодой ученый*. 2016. № 5. С. 50.
7. Бердімбетова Б. А. «Қазақстан Республикасының транзиттік әлеуеті: проблемалары мен шешімдері («Достық» халықаралық өткелінің мысалында) Алматы, 2010 ж. *Магистраль*. 2010, № 4., б. 64.
8. Ибрагимов С. Т. Қазақстандағы экономикалық дамудың жаңа жағдайлары мен мәселелері. Алматы, 2010 ж.
9. «Жұмыспен қамтудың жол картасы-2020» бағдарламасы. Қазақстан Республикасы Үкіметінің қаулысымен бекітілген. Астана. 2013 жылдың маусымы.