

formalı müəssisələrdə innovasiya fəaliyyətinin iqtisadi stimullaşdırılmasının inkişafı;
- innovasiya infrastrukturunun, o cümlədən elmi, texniki və innovativ proseslərin informasiya təminatının formalaşdırılması;
- kiçik innovativ müəssisələrin dəstəklənməsi üçün əlverişli mühitin yaradılması;
- innovasiya sahəsində beynəlxalq əməkdaşlığın inkişafı;
- innovasiya fəaliyyətinin sosial statusunun artırılması və s.
Dövlət innovasiya siyasətinin əsas müddəalarını həyata keçirmək üçün müəssisələrdə innovasiya proseslərinin dəstəklənməsi üçün fondlar yaradılmalıdır. Beləliklə, sənaye istehsalının davamlı inkişafını təmin etmək üçün dəqiq dövlət innovasiya və investisiya siyasəti formalaşmalıdır.

Ədəbiyyat:

1. "İnvestisiya fəaliyyəti haqqında" Azərbaycan Respublikasının Qanunu. Bakı, 22 iyun 2022-ci il, № 551-VIQ
2. Əyyubov V.S., Tağıyev A.M. Milli iqtisadiyyatın tənzimlənməsi. Bakı: Avropa, 2014, 350 səh.
3. İbrahimov İ.H., Kərimov K.S. Sənayedə investisiya və innovasiya fəaliyyəti. Bakı, Bakı Biznes Universiteti, 2017, 254 səh.
4. Qasimov F.H., Əliyev T.N., Nəcəfov Z.M. Milli innovasiya sisteminin təşkili və idarə edilməsi. Bakı: Elm və təhsil, 2013
5. Azərbaycan Respublikasının Prezidentinin rəsmi internet səhifəsi. URL: <https://president.az/>
6. Azərbaycan Respublikasının İqtisadiyyat Nazirliyinin rəsmi internet səhifəsi. URL: <https://www.economy.gov.az/> -

АВТОКӨЛІК САЛАСЫН ДАМЫТУДАҒЫ МЕМЛЕКЕТТІҢ РӨЛІ

*Қырғызбай Перизат Әбдіәкімқызы, 1 курс, Экономика,
Ғылыми жетекші: Карипова М.Р., магистр, аға оқытушы
Л.Б.Гончаров атындағы ҚазАЖИ (Алматы қаласы)*

Көлік кешені Қазақстан экономикасының маңызды құрамдас бөлігі болып табылады, өйткені ол өңірлер, салалар, кәсіпорындар арасындағы материалдық тасымалдаушы болып табылады. Қазақстан Республикасының көлік кешеніне шаруашылықаралық және мемлекетаралық байланыстарды жүзеге асыруда аса маңызды рөл беріледі. Көлік кешені ел экономикасының "қанайналым жүйесімен" байланысты. Оның көмегімен қалалар ішінде де, халықаралық, ауданаралық және халықаралық қатынастарда да көптеген жүктер мен жолаушылар тасымалданады. Сенімді көлік байланыстары кез-келген аумақты өздерінен тыс тұтынуға арналған өнімді өндіруге мамандандырудың қажетті және міндетті шарты болып табылады.

Көліктің экономика саласы ретіндегі ерекшелігі-ол өзі өнім шығармайды, тек оны жасауға қатысады, өндірісті шикізатпен, материалдармен, жабдықтармен қамтамасыз етеді және дайын өнімді тұтынушыға жеткізеді.

Көлік шығындары өнімнің өзіндік құнына қосылады. Кейбір салалар бойынша көлік шығындары өте маңызды. Біздің елімізде көлік факторы ерекше маңызға ие, оның аумағы үлкен және ресурстардың, халықтың және негізгі қорлардың біркелкі орналаспауы.

Қазақстанның көлік кешенінің қазіргі жай-күйі өндірістің құлдырауымен инвестициялық белсенділіктің төмендеуімен, бағаның өсуімен, ішкі саяси жағдайдың тұрақсыздығымен сипатталатын қалыптасқан жағдаймен айқындалады. Бұл тасымалдауға сұраныстың төмендеуіне, олардың көлемінің қысқаруына, көлік кәсіпорындарының қаржылық жағдайының күрделенуіне және көлік құралдарының тозуының жеделдеуіне әкелді, алайда соңғы жылдары көлік тасымалының ұлғаюына және жалпы көлік кешенінің жандануына қарай жылжу байқалды.

Барлық Қазақстандықтардың өсіп-өркендеуі, қауіпсіздігі және әлауқатының артуы атты Қазақстан халқына жолдауында мынадай міндет қойды: Қазақстан әлемдік көлік-коммуникация жүйесінің бөлігі болуы тиіс, бұл біздің елдің бүкіл көлік инфрақұрылымының дамуын қажет етеді. Қойылған міндетті шешуде Қазақстан Республикасы көлік және коммуникация министрлігі көлік саласындағы мемлекеттік саясатты қалыптастыратын және іске асыруды қамтамасыз ететін уәкілетті орган болып табылады.

Қазақстан Республикасының көлік-коммуникация кешені темір жол, автомобиль, су, авиация көліктері, сондай-ақ технологиялық көліктің әр алуан басқа да түрлерін біріктіреді.

Президент Нұрсұлтан Назарбаевтың идеясымен дүниеге келген Қазақстанның 2015 жылға дейінгі Көлік стратегиясы қабылданды. Бұл стратегия өте ауқымды және салмақты құжат болды. Негізінде автокөлік, азаматтық авиация, теңіз және өзен көлігі сияқты салалар бойынша бірнеше мемлекеттік бағдарламалар қабылданды, бүгінде олардың барлығы жүзеге асырылуда. Барлығының түпкі мақсаты, көздеген нысанасы бір - отандық көлік кешенін еңсесін көтерген ел экономикасының даму қарқынына сай өркендеу. Халықаралық практика ұлттық деңгейдегі көлік жүйелерінің бара-бар дамымауы өндіріс пен қызмет көрсету салаларында өзін ақтамайтын шығындарды көбейтіп, шаруашылық қызметінің, іс жүзінде барлық дерлік салаларының дамуын кідіруге, азаматтардың әлеуметтік кепілдіктерін шектеуге әкелетінін көрсетеді. Транзиттік-көліктік мүмкіндіктерді ұтымды пайдалану экономиканың сабақтас салалары мен аяларын жедел дамытуға ынталандырады. Басқаша айтқанда, көлік стратегиясын таңдап алу, еліміздің өнеркәсіптік кешеніндегі көліктің рөлін жаңаша түсіну, көбінесе, мемлекеттің әлеуметтік-экономикалық жетістіктерінің тиімділігін алдын ала анықтайды.

Еліміздің экономикалық өрден даму шарттарының бірі экономиканың өсуінен көлік кешенінің озық қарқынмен дамуы болып табылады, себебі дүниежүзілік практика өнеркәсіп өндірісінің 1% өсімі тасымалдар көлемінің 1,5-1,7% өсіміне әкелетінін көрсетеді.

Көлік кешенінде белгіленген оң өзгерістер қарқынының сақталуы екі-үш жылдан кейін көлік объективті себептерге бола әлеуметтік-экономикалық өсуді кідіруге, Қазақстанның халықаралық рыноктағы бәсекелестік тұғырларын

едәуір төмендетуге әкелуі мүмкін. Еркін нарық қатынастарына көшу көлік кешені қызметінің негізгі көрсеткіштерінде көрініс тапты. Мәселен, 1990 жылдан бастап 1999 жылға дейінгі кезеңде көліктің барлық түрлерімен жүк тасымалдау 2,5-есе, жүк айналымы - 3,5-еседен аса, жолаушылар тасымалы-5 есе қысқарды. Соңғы екі жылда осы көрсеткіштердің өсу үрдісі байқалып отыр. Ұлттық экономикада көлік кешені рөлінің тұрақты өсуі байқалады. Егер 90-жылдардың басында Қазақстан Республикасының ішкі жалпы өніміндегі көлік пен байланыстың үлесі 8,9% деңгейінде бағаланса, онжылдықтың соңында ол 13,3% дейін өсті. Бұл ретте, көлік кешені үлес салмағының өсімі, негізінен елдің экономика құрылымындағы кейбір салаларының үлесі күрт төмендеуінен орын алды.

Соңғы кезде нарықтық қатынастарды барынша дамытуға және көлік жүйесінде бәсекелестік ортаны дамытуға бағытталған экономиканы ырықтандыру одан әрі экономикалық ілгерілеуге нақты алғаш шарттар жасады. Қазақстанда осы жылдары экономиканың өсуіне бара-бар көлік қызметін көрсету рыногы қалыптасқан. Алайда, көлік жүйесінің қуатты әлеуеті соның ішінде Қазақстанның аумағы арқылы халықаралық транзит мүмкіндігі әзірше жеткілікті тиімді пайдаланылмайды.

Автокөлік негізгі басымдықтары:

- қазіргі заманғы ұлттық көлік инфрақұрылымын қалыптастыру және дамыту;
- еліміздің батыс аймағының көлік инфрақұрылымын дамыту;
- қазақстандық көлік кешенінің халықаралық көлік жүйесіне кірігуі процесін жеделдету және елдің транзиттік әлеуетін дамыту;
- мемлекеттік реттеуді жетілдіру және бәсекелестік ортаны дамыту болып табылатын көлік саласында мемлекеттің қазіргі заманғы стратегиясын әзірлеу қажеттілігіне әкеледі.

Еуроазиялық құрлықтың орталығында Еуропаның Шығыс және Оңтүстік-Шығыс Азияның көлемді және серпінді дамып келе жатқан рыноктарының арасында орналасқан Қазақстанның экономикасы көбіне мемлекеттің жоғары әлеуетті транзиттік мүмкіндіктерін тиімді пайдалануға байланысты. Ұлттық көлік жүйесінің дамуына, сондай-ақ елдің үлкен аумағы (2725 шаршы километр), халықтың төмен тығыздылығы (орта есеппен 1 шаршы километрге 6 адамнан кем), шикізат және өндірістік ресурстардың едәуір шашыраңқы орналасуы ерекше мән береді.

Темір жол және авиация көлігі үшін жағдай ескірген инфрақұрылымның іс жүзінде толық сақталуымен қиындап отырады. Өзара байланыстырылған және бірін-бірі өзара толықтыратын элементтердің технологиялық және пайдаланымдық сабақтас жүйе ретінде ұлттық көлік инфрақұрылымы мемлекеттік реттеу мен басқарудың тұтас объектісі ретінде қаралады.

Оны қалыптастыру мен дамыту жөніндегі негізгі міндеттер:

- көлік кешенінің жекелеген секторларының дербес және қатар жұмыс істеуінен оларды дамытудың тұжырымдамалық жағынан бірыңғай стратегиялық моделіне, республикалық және аймақтық деңгейдегі қызметін үйлесімді жоспарлауға көшу

- Қазақстан Республикасының магистральдық транзит-көлік коммуникацияларының халықаралық тәжірибені ескере отырып, оларды кешенді басқаруды, ұстауды және дамытуды қамтамасыз ете отырып, бірыңғай көлік дәліздерін қалыптастыру

- көлік кешенінің барлық секторларының қазіргі көлік желілерінің техникалық және технологиялық деңгейлерін арттыру

- түр аралық технологиялық және ұйымдастырушылық оңтайландыру, өміршеңдігін қамтамасыз ету және пайдалану жүйелерін ұтымды біріктіру және бірлестіру есебінен көлік инфрақұрылымының жұмыс істеу ресурс сыйымдылығын төмендету

- мұнай өңдеу зауыттарына мұнайды жеткізу үшін ішкі мұнай құбырларын салу

- ресей бағытындағы экспорттық құбырларды қайта жаңарту.

Мемлекеттік реттеудің негізінде басты қағидаты - кәсіпкерлік қызмет еркіндігі сақталады, мұның өзі барлық рынок субъектілері үшін көліктік және онымен байланысты сервистік қызмет көрсету үшін бірдей мүмкіндікті білдіреді. Негізгі назар жекешелендіру сәттерінен рыноктың барлық меншік нысанындағы субъектілерінің қатынастарын жетілдіруге, олардың тиімді дамуы үшін жағдай жасауға аударылады. Бұл ретте мемлекет аса маңызды көлік коммуникацияларына (магистральдық автомобиль және темір жолдар) және көлік инфрақұрылымының басты объектілеріне (республикалық маңыздағы әуежайлар, Ақтау порты, әртүрлі навигациялық, диспетчерлік қызметтер және т.б.) меншік құқығын өзінде сақтап қалады, олардың қызметінің ұлттық қауіпсіздік пен қозғалыс қауіпсіздігін қамтамасыз етуге байланысты емес бөлігін ғана коммерцияландырады.

Өңірлік бөліністе 2024 жылғы қаңтарда жүк айналымының төмендеуі Алматы (9,4%), Шымкент (5,7%), Астана (5,4%) қалаларда және Қостанай (10,8%), Шығыс-Қазақстан (5,8%), Ақмола (5,8%), Қарағанды (4,9%), Абай (3,7%), Ұлытау (3,2%), Павлодар (3,1%), Солтүстік-Қазақстан (3%), Ақтөбе (2,8%), Қызылорда (0,8%), Атырау (0,3%) облыстарында байқалады.

Жолаушылар айналымы ең көп дәрежеде Алматы (27,2%), Астана (14,6%), Шымкент (6,5%) қалаларында және Алматы (40,5%), Ұлытау (26,9%), Жамбыл (19,8%), Қостанай (13,8%), Түркістан (11,2%), Қызылорда (8,8%), Солтүстік-Қазақстан (2,7%), Ақмола (0,8%), Шығыс-Қазақстан (0,2%) облыстарында ұлғайды.

1-кесте -2024 жылғы қаңтардағы жүк айналымы және жолаушылар айналымы, %-бен

	Жүк айналымы	Жолаушылар айналымы
Қазақстан Республикасы	98,5	109,3
Астана қаласы	94,6	114,6
Алматы қаласы	90,6	127,2
Шымкент қаласы	94,3	106,5

Ағымдағы жылы Қазақстан Республикасы бойынша жүк айналым көлемі

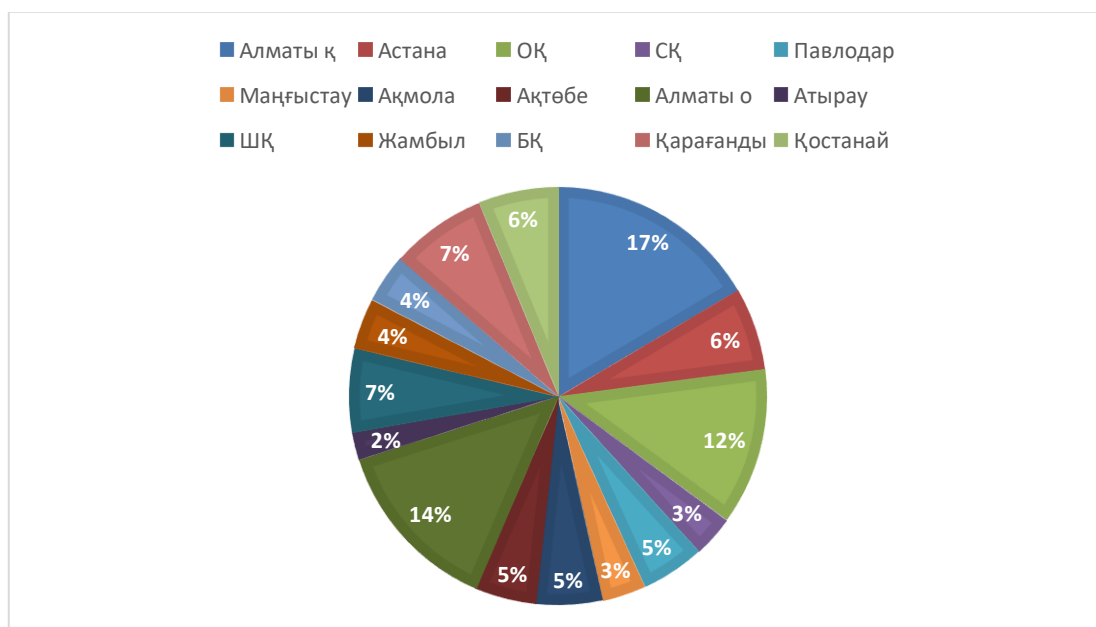
98,5% ,жолаушылар айналымы 109,3%-ды құрады.Астана қаласы бойынша жүк айналым көлемі 94,6%,жолаушылар айналымы 114,6% болды. Ал Алматы қаласы жүк айналымы 90,6% ,жолаушылар айналымы 127,2%-ды құрады. Шымкент қаласы бойынша жүк айналымы 94,3% ,жолаушылар айналымы 106,5%-ды құрады.

Теміржол көлігі: 2024 жылғы қаңтарда республика темір жол көлігімен 31,8 млн. тонна жүк тасымалданды, бұл 2023 жылғы қаңтар деңгейінен 5,5%-ға азайды, осы кезеңде жүк айналымы 25,3 млрд. т-км құрады (2023 жылғы қаңтармен салыстырғанда 6,5%-ға ұлғайды), 1,8 млн. жолаушы тасымалданды (2023 жылғы қаңтарға қарағанда 5,6%-ға артық), жолаушылар айналымы 1,4 млрд. п-км құрады (2023 жылғы қаңтарға қарағанда 3,4%-ға өсті).

Автомобиль және қалалық электр көлігі: 2024 жылғы қаңтарда өткен жылдың сәйкес кезеңімен салыстырғанда автомобиль көлігімен жүктасымалдау 0,7%-ға азайды және жүк айналымы 11,5%-ға ұлғайғаны байқалады. Бұл ретте жолаушыларды тасымалдау және жолаушылар айналымы тиісінше 7% және 4,7%-ға ұлғайды.

Құбыр көлігі: 2024 жылғы қаңтарда 24,8 млн. тонна жүк тасымалданды (2023 жылғы қаңтарға қарағанда 6,5%-ға артық), жүк айналымы 12,8 млрд.т-км құрады (2023 жылғы қаңтармен салыстырғанда 7,2%-ға өсті).

Әуе көлігі: 2024 жылғы қаңтарда республиканың әуе көлігімен 1,2 млн. жолаушы тасымалданды (2023 жылғы қаңтармен салыстырғанда 27,3%-ға ұлғайды), жолаушылар айналымы 2,3 млрд. п-км құрады (2023 жылғы қаңтармен салыстырғанда 18,7%-ға ұлғайды).



Сурет 1 - Автокөлік құралдарының үлесі

Коммерциялық тасымалдаумен айналысатын кәсіпкерлердің тасымалдау көлемін бағалауды есепке алғанда, республика автокөлігімен 2008 жылы 1721,0 млн.тонна жүк тасымалданды, жүк айналымы -63,5млрд.ткм құрады. Қазақстанның көлік жүйесінде темір жол көлігі жетекші рөл атқарды. Басқа

мемлекеттер аумағында 336,1 км Қазақстан темір жолдары орналасқан.

Автомобиль зауыттарында жүк және жолаушылар таситын автомобильдер, сұйық заттар (бензин, май, су, сүт т.б.) тасуға арналған автоцистерналар, автокүймелер (автофургондар), сусымалы және жабысқақ жүктерді таситын автоқотарғыштар, тіркемелер, жартылай тіркемелі сүйреткіштер, цемент, мал, мал азығын таситын арнайы қораптары бар автомобильдер, тез бұзылатын жүктерді таситын рефрижераторлар т.б. шығаратын болды. Автомобиль өндірісі бензин, керосин, металл, бояуларды көп талап еткендіктен Автомобиль өнеркәсібі мұнай, химия, металлургия өнеркәсібінің өркендеуіне жол ашты. Сомен бұл автокөлік сала мықты дамып келе жатқан сала деп алсақ болады.

Қазақстан Республикасының автокөлік тасымалдарының қазіргі жай-күйі басқа мемлекеттерде, оның ішінде Кеден одағы елдерінде жасанды тосқауылдар жасау салдарынан халықаралық көлік қызметтері нарығында қазақстандық тасымалдаушылар санының төмендеуімен сипатталады; қазақстандық тасымалдардың үлесі ең аз болатын халықаралық қатынаста жүк және жолаушылар тасымалдарына қажеттіліктің болуы; шетелдік көлік қызметтері тарапынан халықаралық автокөлік қызметтері нарығында бәсекелестік жоғары тозуы және қазақстандық автокөлік құралдарының әлсіз техникалық жай-күйі; өндірістік-техникалық базаны дамытудың төмен деңгейі; халық пен кәсіпорындарда тасымалдауға жоғары қажеттілік; тасымалдаушылар арасында жолаушылар көлігі маршруттарын бөлудің конкурстық жүйесі.

"АЗИЯ АВТО" АҚ (Өскемен қ.) қазақстандық автоқұрастыру зауыты 2002 жылы құрылған және Қазақстандағы жеңіл автомобильдердің ірі өндірушісі болып табылады. Зауыт серіктестері арасында жетекші әлемдік концерндер: "Volkswagen Group", "General Motors", "Renault-Nissan-АвтоВАЗ" және "KIA Motors". "АЗИЯ АВТО" АҚ қуаттылығында Skoda (Fabia, Octavia, Superb, Yeti), Chevrolet (Aveo, Captiva, Cruze, Epica, Lacetti), Lada 4x4, KIA (Sorento, Mohave, Cerato, Sportage, Soul, Cadenza, Optima, Picanto). Ішкі нарықта сатылған отандық құрастырылған автомобильдердің үлесі 2013 жылдың соңына қарай 25 % - құрайды. Таяу болашақта жаңа автомобильдерді сату көлемі алдыңғы автомобильдермен салыстырғанда кемінде 80% - ға ұлғаяды және шамамен 140-150 мың бірлікті құрайды, ал пайдаланылған автомобильдердің импорты төмен деңгейде қалатын болады. Пайдаланылған автомобильдерді қайта сатудың қайталама ішкі нарығының көлемі 2013 жылдың аяғында шамамен 180-200 мың бірлікке бағаланады.

Экономиканың әкімшілік-жоспарлы даму кезеңінде клиенттер мен тасымалдаушылар, әдетте, ұзақ мерзімді (әдетте жылдық) шарттар негізінде өзара іс – қимыл жасады. Қазір тасымалдаудың басым көпшілігі бір реттік тапсырыстар бойынша жүзеге асырылады. Іс жүзінде көлік кәсіпорындарының көпшілігі күнделікті жүк іздеумен айналысады. Бүгінгі таңда жүк жөнелтуші автомобиль тасымалдаушысын таңдағанда, ең алдымен, оның сенімділігі сияқты факторды басшылыққа алады. Сондықтан олардың көпшілігі бәсекелестері ұсынған қолайлы жағдайларға қарамастан дәстүрлі серіктестерінің қызметтерін пайдалануды жөн көреді. Сонымен қатар,

автокөлік қызметтері нарығы қазірдің өзінде жеткілікті. Егер клиент қандай да бір себептермен өз тасымалдаушысына қанағаттанбаса, онда оның басқа кәсіпорынның қызметтеріне жүгінуге нақты мүмкіндігі бар.

Әдебиеттер:

1. Қазақстан Республикасының 2001 жылға дейінгі автокөлік стратегиясы. URL: <http://adilet.zan.kz>
2. Л.Б.Миротина. Көлік логистикалық жүйелердегі жүк ағындары басқару, 2010.
3. С.Ю.Максимов Көліктің қалыптасуы мен дамуы Экономика ғылымдары, 2010.
4. «Қазақ ұлттық энциклопедиясы» 8 том. URL: <http://ru.m.wikipedia.org>
5. Дүниежүзіне жалпы шолу. ТМД елдері және тағы басқа мемлекеттердің автокөлік құрлысының пайызы.
6. Stat.gov.kz сайты. URL: <http://stat.gov.kz>
7. Атамқұлов Е.Д., Жанғаскин Қ.Қ., «Қазақстан Темір жол көлігі», «Қамтамасыз ету қызметі»: Алматы ХКАА, 2019, 580 бет.

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫНДАҒЫ КӘСІПКЕРЛІКТІ ДАМУ МӘСЕЛЕЛЕРІ

Усенов А., Хамза С.

*Ғылыми жетекшісі Алмағамбетова Ш.Т., э.ғ.к., қауымд.профессор,
ҚАЗАЖИ*

Ел тәуелсіздігінің алғашқы күндерінен бастап Қазақстанда шағын және орта кәсіпкерліктің қалыптасуы экономикалық саясаттың басымдықтарының бірі болып табылады. Бұл үшін қажетті жағдайлар өткен жылдар ішінде қалыптасты. Экономикалық қиындықтарға қарамастан, Қазақстан кәсіпкерлікті дамытудың дұрыс траекториясын таңдады. Осының арқасында тәуелсіздік жылдары шағын және орта бизнес секторы іс жүзінде нөлден дамыды, онда азаматтардың өз ісін дамытуға бастамашылдығы көрінеді. Бұған шағын және орта бизнесте жұмыспен қамтылғандар санының он есеге жуық өсуі дәлел бола алады: егер 1999 жылы елде 340 мың кәсіпкер болса, 2020 жылы олардың саны 3,3 млн-нан асты.

Қазақстан экономикасының ерекше секторы ретінде шағын кәсіпкерлікті қалыптастыруды құқықтық қамтамасыз етудегі алғашқы қадамдардың бірі 1992 жылғы 4 шілдеде "Жеке кәсіпкерлікті қорғау және қолдау туралы" ҚР Заңының қабылдануы болды.

Қазақстанда жеке кәсіпкерліктің қалыптасуындағы бетбұрыс 2000 жылдардың ортасы болып саналады. Мемлекет бизнесті тыңдай бастады, бизнес үшін қолайлы жағдай жасау үшін шаралар қабылдай бастады. Кәсіпкерлік институтының заңнамалық негізі 2006 жылғы 31 қаңтарда қабылданған "Жеке кәсіпкерлік туралы" ҚР Заңы болды. Заңда шағын, орта және ірі кәсіпкерлік субъектілері ұғымдарының бөлінуі көзделген, сондай-ақ