

3. Leman Mammadova, “Development issues of Trans-Caspian int’l transport route discussed in Baku”, AZERNEWS, January 18, 2019, <https://www.azernews.az/business/144190.html> (visiting date: January 19, 2019).

4. “Uzbekistan Invited to the Trans-Caspian Transport Route Association”, Gazette of Central Asia, September 22, 2018, <http://gca.satrapia.com/+uzbekistan-invited-to-the-trans-caspian-transport-route-association> (visiting date: January 24, 2019).

5. Yakov Silin, Larisa Kapustina, Italo Trevisan & Andrei Drevalev, “The silk road economic belt: balance of interests”, Economic and Political Studies, 6:3, pp. 293-318, September 3, 2018, DOI: 10.1080/20954816.2018.1499072.

6. Fuad Shahbazov, “China to Europe By Way of Azerbaijan’s Trans-Caspian Gateway”, The Diplomat, February 16, 2018, <https://thediplomat.com/2018/02/china-to-europe-by-way-of-azerbaijans-trans-caspian-gateway/> (visiting date: January 17, 2019).

ӘОЖ621.867

АҚЫЛЫ ЖОЛДАРДЫ ПАЙДАЛАНУ

Бердәлі Нұрболат Талғатұлы

berdali@mail.ru

Л.Н.Гумилев атындағы ЕҰУ 6В11301-«Көлікті пайдалану және жүк қозғалысы мен тасымалдауды ұйымдастыру» оқу бағдарламасының 3 курс студенті, Астана, ҚР
Ғылыми жетекшісі – М.И. Арпабеков

Быттыр Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрлігі ақылы жол учаскелерінде жеңілдікпен жүруге түзетулер енгізуді көздейтін заң жобасына бастамашы болды.

Осылайша, республикалық маңызы бар жолдардағы ақылы учаскелермен жеңілдікпен жүретіндердің қатарына ҰОС ардагерлері мен оларға теңестірілген тұлғаларды қосу көзделуде. Қазір заң жобасы ҚР Парламенті Мәжілісінде қарастырылып жатыр.

Бүгінде ақылы жолға іргелес елді мекендерде тұратын пайдаланушылардың бір ауданның шегіне өту үшін 1000 теңгені құрайтын жылдық тарифты қолдануға мүмкіндігі бар.

Жолаушыларды тұрақты тасымалдауды жүзеге асыратын автобустар, ақылы жолға іргелес аудандардағы автобустар, жедел медициналық көмек қызметтері, өрт сөндіру және төтенше жағдайлар қызметтері, патрульдік полиция мен әскери техникалар тарифтерден босатылған.

Естеріңізге сала кетейік, биыл ұзындығы 5,8 мың шақырым жолды ақылы ету бойынша жұмыстар жүргізілуде. Бұл келесідей жол учаскелері: «Шымкент – Өзбекстан шекарасы», «Орал – РФ шекарасы (Саратов)», «Орал – РФ шекарасы (Самара)», «РФ шекарасы (Оренбург) – Ақтөбе», «Щучинск – Петропавл», «Қостанай – РФ шекарасы (Троицк)», «Шымкент – Қызылорда», «Шымкент – Тараз», «Тараз – Қайнар», «Қапшағай – Талдықорған», «Атырау – Бейнеу – Өзбекстан шекарасы», «Қарабұтақ – Қызылорда», «Ақтөбе – Орал», «Ақтау – Бейнеу», «Нұр-Сұлтан – Қостанай», «Павлодар – РФ шекарасы (Омбы)», «Нұр-Сұлтан – Павлодар», «Павлодар – Семей – Қалбатау»

Кез-келген елдің жолдарының сапасы елдің даму деңгейінің көрсеткіші болып табылады. Ішкі және сыртқы жолдар экономикаға ықпал етуші негізгі факторлардың бірі. Жол салу мәселесі үлкен қаржылық салымдармен қомақты инвестицияларды қажет етеді. Дәстүрлі түрде ішкі жолдар негізінен автокөлік иелерінің салықтарынан салынады. Алайда, бұл қаражат көбінесе жолды тиісінші техникалық-эксплуатациялық сапалы деңгейді ұстап

тұруға жетпей жатады. Осыған байланысты көптеген мемлекеттер жол салу үшін жеке кәсіпкерлермен инвесторлардың ақшаларын тарта бастады. Соның этижесінде «ақылы жолдар» түсінігі пайда болды. Бүгінгі таңда әлемнің бірқатар елдері ақылы жолдар салу тәжірибесін қолданады.

Жалпы ақылы жолдарды салуда әлемдік тәжірибеде: архаикалық американдық, батыстық, азиялық және қытайлық түрлері белгілі [1].

Архаикалық тәжірибе шлагбаумдарға негізделген. Бұл тәжірибе бойынша барлық жолдарда шлагбаумдар орнатылады. Аталған тәжірибе автокөліктер пайда болмай тұрған уақыттың өзінде қолданылған [1].

Батыстық тәжірибе арқылы ақылы жол салудың сипаттамалары:

- жол expressway классына сәйкес салынған, (жолдың әр жүру бағытының 3-4 жол ақшасы бар және қоршаған ортадан экрандардың көмегімен изоляцияланған, басқа жолдармен қиылысу нүктелері әр-түрлі деңгейлерде) осылайша, қоршаған ортамен жаяу жүрушілерден барынша изоляцияланған, қашықтықты жылдам жүріп өтуге арналған жол торабы болып табылады;

- аталған жолдарда техникалық қондырғылармен жабдықталған, оларға ақша қабылдауға арналған турникеттер, шлюздер жатады. Кей жағдайларда кірумен шығуды бақылап отыруға арналған транспорттық-телевизиялық детекторлар қолданылады;

- жолдың ақша қабылдау турникеттерімен шлюздерінде кептелістің болуы мүмкін емес. Себебі, жолды салу барысында көлік өткізу көрсеткіші нақты өтетеін көліктер көрсеткіштерінен бірнеше есе артық болатындай жоспарланады. Тіпті, соңғы жылдары тұтынушылардың құқығын қорғау ұйымдарының талаптарына сәйкес аталған типтердегі жолдарда кептеліс болған жағдайларда ақшалай кепілақы төлеу қарастырылып жатыр [1].

Осындай себептерге байланысты ақылы жолдар көп жағдайларда тек алыс ара-қашықтықтарды қосу мақсатында салынады. Ақылы жолдармен салық төлеушілердің қаражатына салынған тегін жолдардың басты айырмашылығы тегін жолдарда қиылыстардың өте көп болуында. Жолдарда қиылыстардың көп болуы жолдың көлікті өткізу эффективтілігінің төмен болуына әкеледі. Сондықтан, ақылы жолдар негізінен халықаралық немесе облысаралық алыс қашықтықтарды қосу үшін салынады. Сонымен қатар, алыс ара-қашықтықтарға арналған жолдарды салу барысында, жолдардың қиылысу нүктелерін көпірлердің көмегімен әр-түрлі деңгейлерде салу мүмкіндігі бар. Ал, бұл өз алдына кептелістің болмауын қамтамасыз етеді.

Батыстық үлгіде салынған ақылы жолдары бар елдерге: АҚШ, Жапония, Франция, Испания, Ұлыбритания, Германия, Австрия жатқызуға болады.

Адам басына шаққанда автокөлігі ең көп ел ол Америка Құрама Штаттары. шамамен 1000 адамға 840 автокөлік. Бұл елде ақылы жолдар, тунелдермен көпірлер эксперименттері 1950 жылдарға дейін жүргізілді. 1957 жылы «Федералды жол трасстық қоры» бекітілген заң қабылданды. Бұл заң бойынша штаттар арасын қосатын жолдарды ақылы жолдар жасауға тыйым салынды. Сонымен қатар, ақылы жолдар салуға Федералды субсидиялар бөлу тоқтатылды, тек қана өте қымбат деп танылған көпірлер мен тунелдерді салуға қосымша инвестициялар тартуға рұқсат берілді. Бұл заңға 1987 және 1991 жылдарда өзгерістер енгізіліп, ақылы жолдар салуға рұқсат берілді. Алайда, ақылы жолдар штаттарды қосатын жолдар болмауы тиіс. Сол жылдардан бері АҚШ-да көптеген ақылы жолдар салынды, мысал ретінде Вирджиния штатында орналасқан «Dulles Greenway» ақылы жолы мен Денвердің қасындағы E-470 мемлекеттік сақиналы жолды айтуға болады. Бүгінгі таңда АҚШ-да ақылы жолдардың көрсеткіші 8000 км-ге жуық.

Франция, Италия, Испания елдері үшін ақылы жол салудың тәжірибелері ортақ болып келеді. Себебі бұл елдер туристік аймақтар болып табылады. Бұл елдерде ақылы жолдардың туристтерге арналған және халықаралық, аймақаралық түрлері бар. Бұл елдерде ақылы жол салумен әлемге танымал компаниялар айналыстады. Мысалы, Францияда – ASF, SAPRR,

Италияда – Autostrade per l'Italia SpA, Испанияда – Abertis 5 және т.б.. Дегенмен бұл елдерде ақылы жолдардың көрсеткіші барлық жолдармен салыстырғандағы айтарлықтай көп емес, Италияда – 1,17 %, Францияда – 0,84 %, Испанияда – 28,9 %. Алайда, магистральдар үшін көрсеткіштер мәні өте жоғары, Италияда – 84,8%, Францияда – 80,6%, Испанияда – 28,9% [1,2].

Англияда ақылы жолдың 2003 жылы салынған 27 миль қашықтықты құрайтын жалғыз бөлігі бар. Алайда, бұл елде қала ішінде ақылы жол салу тәжірибесі кең қолданылады. Мысалы, Лондон қаласының орталығына өту 2003 жылдан бері ақылы төлем арқылы жүзеге асырылады.

Германия мен Австрия елдерінде ақылы жолдар тек қана Альп курорттарының аймақтарында кездеседі. Оның өзінде бұл жолдардың ақылы болуы табиғат байлықтарын қорғау мақсатында салынған. Германияда Bundesfernstraßen (Federal Trunk Roads) немесе Motorways жоғарғы технологиялық ақша жинау жүйесі бойынша ауыр жүк көліктеріне қосымша ақша төленеді. Алайда, бұл төлем ақылы жол төлемі ретінде саналмайды [1,2].



1 сурет – Бурабай бағыты ақылы жолды

Азиялық тәжірибе. Ақылы жолдарды салуды табысты инвестициялық жобаға айналдыру үшін тарфитік шектеулер болмауы тиіс. Мәселен, батыс Еуропа мен солтүстік Америка елдерінде ақылы жолдардың тарифтеріне шектеулер қойылады. Ал, ақылы жолдарында тарфитік шектеуліктері жоқ елдерге ақылы жолдарды салуда Азиялық тәжірибеге сүйенетін Индия, Малайзия, Түркия, Египет, Тайвань, Неопаль елдерін айтуға болады. Бұл елдерде жол салудың мемлекеттік-жеке серіптестік формасы қолданылады. Яғни, жеке инвестордың қаражатына салынған жол, салынған инвестиция мөлшерін ақтаған соң, мемлекеттік меншікке өтеді. Бұндай принциппен салынған жолдардың өзін-өзі ақтауы төмендегі факторларға тәуелді:

- ақылы жол салынған мекенде автокөліктердің концентрациясының көп болуы;
- жергілікті автожүргізушілердің жолды жүріп өту үшін үлкен қаражатты төлеуге дайын болуы және жергілікті автожүргізушілердің құқықтарын қорғайтын ұйымдардың болмауы. Кейбір әдебиеттер мәліметтеріне сүйенетін болсақ жеке инвесторлардың

қаражаттарына салынған жолдардың 1 км жүріп өту бір АҚШ долларына тең болуы мүмкін екен.

Азиялық тәжірибе принципі бойынша салынған жолдарға соңғы жылдары Азияның Гонконг, Сингапур мен Куала-Лумпур сияқты үлкен агломерацияларында салынған жол тораптарын айтуға болады. Бұл тәжірибенің тағы бір ерекшелігі жол салуға тартылатын инвестордың қаражатының қандай жолмен табылғанына мән берілмейді. Осылайша, көптеген кәсіпкерлер өздерінің көлеңкелік табыстарын заңдастырып алып жатады. [1,3].

Қытайлық тәжірибе. Қытайлық билік өкілдері ақылы жол салу барысында архаикалық, батыстық және азиялық тәжірибелердің барлығын біріктірді. Қытайлық тәжірибенің принциптері бойынша елде ақша жинаудың 6 түрі жіктелді: жолды пайдалану үшін ақша жинау, жолдарға тиісті техникалық және жөндеу жұмыстарын жасау үшін ақша жинау, хайвейлерді жүріп өту үшін қосымша ақша жинау, жүк тасымалы және администрациялық төлемдер үшін ақша жинау. Осы мақсаттарда ақша қабылдаудың терминалдары автомагистральдарда орнатылады деп жоспарланған. Алайда, бұндай терминалдар 100 км жол үшін 5-6 данадан қойыла бастады. Қытайда автокөліктердің өте көп болуы және үкімет тарапынан ақылы жол салатын инвесторларға осындай мүмкіндіктердің жасалуы Қытайда нағыз жол салу революциясының пайда болуына әкелді. Қытайда ақылы жол салу үшін дүние жүзінен инвесторлар тартыла бастады. Сонымен қатар, ел ішіндегі де орташа және кішігірім кәсіпорындар мемлекеттік кредиттердің көмегімен ақылы жол салуға кірісті. Қытайда ақылы жолды ақша табу мақсатында салудың эффективтілігінің жоғары болуына төмендегі факторлар әсер етті:

- арзан әлі дисциплиналы жұмыс күшінің көп болуы және жол салуға қажетті шикізаттар мен техниканың (күм, тас, асфальт) қол жетімділігі;

- автокөлік санының тез артуы, Қытайда соңғы 10 жылда автокөліктер саны 50 миллион данадан асып кетті. Қытай елінің автокөлік өндіріштері қазіргі таңда әлем бойынша үштікке кіріп отыр;

- тұрын ұй құрылысның тез өсуі, Қытай әлемдегі халық ең көп ел, яғни адам санының өсу көрсеткіші де өте жоғары.

- автожүргізушілердің жақсы жолмен жүру үшін ақша төлеуге дайын болуы. Қытайда халық саны да автокөлік саны да өте көп. автокөлік жүргізушілеріне кептелісте тұру тиімсіз, сондықтан, тиісінші қаражатты төлеп уақыт үнемдеу әлдеқайда тиімді болып табылады.

Қытай жолдарын ақылы жасаудың тиімдіктері мен қатар кемшіліктері де белгілі. Елдегі әр 100 км қашықтықтарда 5-6 терминалдардың болуы, жергілікті жерлерде алаяқтық пен паракорлықтың дамуына ықпал етті. Қытайдың СИНХУА қадағалаушы органының мәліметтеріне сүйенсек елде жол жүрі үшін қаражат қабылдайтын терминалдардың заңсыз орнатылған түрлері тіркелген. Аталған терминалдар кесірінен келтірілген шығын 3 млрд АҚШ долларына тең болған. Жол торабына қойылған әр терминал жол кептелсіне әкеліп, автокөлік санының өсуі нәтижесінде бұндай терминалдар нағыз проблемаларға айналды. 2008-09 жылдарда болған автокөлік жүргізушілерінің көтерілістерінен кейін Қытай үкіметі жоғарыда көрсетілген ақша жинаудың 6 түрін қолданыстан алып тастады. Алайда, алыс ара-қашықтарды қосатын магистральдар үшін батыстық үлгі арқылы жол салу әліде қолданылады. [1,3].

Қорытынды. Қарастырылған елдердің ішінде ақылы жолдарды салу тек қана Қытай елінің ұлттық жол шаруашылығының дамуына ықпал етті. Оның себебі, Қытайдың басты ерекшеліктері, яғни халық санының көп болуы және сәйкесінше автокөліктер өсімінің тез жүруі.

Қазақстанда ақылы жолдарды салу тәжірибесін енгізу барысында әлем елдерінің тәжірибесін қолдану тиімсіз. Ақылы жолдарды салу институттарын дамыту, қосымша инвесторларды тарту мәселелерін шешу Қазақстанның үлкен территорияны алып жатуын

шеше алмайды. Елді мекендердің бір-бірінен қашықта орналасуы, әрі сол жолды жүріп өткені үшін ақша төлеуге дайын автокөлік жүргізушілерінің концентрациясының аз болуы, ақылы жолдарды салуға инвестиция салушыларды үркітеді. Қазақстанда ақылы жолды салудың тағы бір қолайсыз жағы климаттың қатты континентальды болуы. Қысы өте суық, жазы ыстық. Үлкен температура айырмасы жолдың эксплуатациялық қасиеттерінің төмендеуіне және оған жыл сайын жөндеу жұмыстарына ақша бөлуді қажет етеді. Ақылы жолдарды салу үшін халық саны мен автокөліктер саны көп болуы тиіс. Ал, Қазақстанда бар жоғы 18 млн халық және 4,5 млн жуық автокөлік бар. Олардың басым бөлігі Республикалық маңызы бар Астана, Алматы қалалары мен облыс орталықтарының есебінде. Қазақстан үшін ақылы жолдар салу тек алыс орналасқан аймақтарды қосуға немесе халықаралық транзиттік магистральдарды салуға тиімді. Мысалы, батыс Еуропа және батыс Қытай тас жолы және қазіргі таңда Астана-Көкшетау аралығында сәтті жұмыс жасап тұрған ақылы жолын айтса болады.

Қазақстанға ақылы жол салу тәжірибесін енгізу барысында Лондодық тәжірибені қолданса болады. Мәселен, ірі қалалардағы көше кептелісін шешудің бір жолы автокөлік ағыны өте көп болтын қала ішіндегі жолдарды ақылы жолдарға алмастыру. Осылайша, қаланың орталық көшелеріндегі көлік кептелісін азайтуға болады. Алайда, бұндай тәжірибені толық демократиялық деп айта алмаймыз. Себебі, ақшасы жоқ адамдардың құқықтары бұзылады деп те айтуға болады.

Ақылы жол салуды енгізу барысында шет елдік елдердің тәжірибелеріне сүйенген дұрыс. Алайда, әр елдің өзінің географиялық орналасуына байланысты ерекшеліктерін естен шығармау қажет. Сонымен қатар, ақылы жол салу барысында елдегі автокөліктердің жалпы саны мен халықтың төлем қабілетінде міндетті түрде есепке алу қажет.

Пайдаланған әдебиеттер тізімі

1. Мировой опыт платных дорог. Материалы Всемирного банка, 2000. <http://rru.worldbank.org/documents/toolkits/highways/pdf/59a.pdf>. URL: http://rru.worldbank.org/Documents/Toolkits/Highways/3_public/33/3332.htm
2. Винокуров Е.А., Джадралиев М.А., Щербанин Ю.А. Международные транспортные коридоры ЕврАзЭС: быстрее, дешевле, больше: Отраслевой обзор. Алматы: Евразийский банк развития, 2009.
3. Фишер Д., Бэббэр С. Частное финансирование платных дорог. Материалы Всемирного банка, 1996. URL: http://siteresources.worldbank.org/INTGUARANTEES/Resources/Private_Financing_of_Toll_Roads.pdf.

ӘОЖ621.867

ЛОГИСТИКА ЖӘНЕ БІРЛЕСКЕН ЭКОНОМИКА

Билялова Айгерим Темирбековна

bilaloba@mail.ru

«Көлікті пайдалану және жүк қозғалысы мен тасымалды ұйымдастыру» кафедрасының магистранты, Л.Н. Гумилев атындағы ЕҰУ, Астана, Қазақстан
Ғылыми жетекшісі – М.И. Арпабеков

Логистика жеткізу тізбегіндегі ынтымақтастық, салалық өткелдер мен күтпеген әріптестік қарым-қатынас арқылы ресурстарды бірлесіп пайдалану экономикасын қамтиды, ол іске асыру мен тасымалдаудың тиімділігін қамтамасыз етеді.