

Тақырып: ТМД және ҚР бойынша теңіз көлігі, ерекшеліктері және негізгі көрсеткіштері, өзара байланысы.

Қазақстан Республикасының теңіз көлігі қалыптасуы кезеңінде жаңа көлік коридорларының қалыптасуына, логистикалық модульді елдер көлік жүйесіне қосылуына байланысты оған көп үміт артылып отыр.

Негізінде теңіз көлігі төмендегідей үш негізгі қызмет атқарады:

- елдердің теңіз халықаралық байланысын қамтамасыз етеді;
- теңіз көлігі ел ішіндегі каботажды жүзу қажеттіліктерін қанағаттандырады;
- көлігі шетел кеме жалдаушыларының (ГИФ) жүктерін тасымалдайды.

Теңіз көлігінің артықшылығы: үлкен жүк көтергіштігі (бірнеше жүз мың тоннаға дейін); басқа көлік түрлерімен салыстырғанда көлік құралдарын жобалап, салуды қажет етпейді, түзу өткізу қабілетінің шектелмеуі. Порттар, каналдар және басқа да жасанды құрылыстардың өткізу қабілеттерін шектейді, тасымалдау бірлігіне кеткен энергия шығыны мен отынның шығындары өте аз, өйткені су көлігінде құрғақтағы көлік түрлеріне қарағанда қозғалысқа қарсы кедергілер аз; халықаралық қатынастардағы теңіз көлігімен тасымалдау негізінен, алыс және өте алыс қашықтықтарда орындайды, осыған байланысты жүктерді тасымалдаудың орта қашықтығы 3567 км-ді құрайды, ол басқа көлік түрлеріне қарағанда өте жоғары. Бұдан басқа көлік түрлерімен салыстырғанда тасымалдың өзіндік құны төмен.

Теңіз көлігінің кемшілігіне географиялық ерекшелік пен метеошарттарға тәуелділігі, (ағыстар, желдер, навигациялық кезеңнің созылмалығы); порт шаруашылығы мен теңіз флотына кеткен көп мөлшердегі капитал салымдары жатады.

Тақырып: ТМД және ҚР бойынша көлік жүйесінің құжаттары

ҚЖК әлеуметтік үлгісі арқылы іске асырылатын бірінші тәсіл, әдетте, муниципалды меншіктегі автокөлік құрылымына негізделеді. Осындай құрылым көлік коммуникацияларына, автостанцияларға, қамтамасыздандырылған аялдау орындарына, арнайы байланыс құралдарына және т.б. қосымша тиісті бейімдегі автокөлік кәсіпорындары мен олардың қызметін үйлестіретін диспетчерлік орталық ұстай алады. Қалалық маршруттар инфрақұрылымға тендерлік рәсімдер арқылы рұқсат алатын операторлардың біреуіне немесе шектеулі санына қызмет көрсетеді. Кейде операторлар, ҚЖК өндірістік қуаттары мен жылжымалы құрамды жалға алу жағдайларында бір мезгілде тасымалдаушы ролін де атқарады. Алайда, осы мақсат үшін тәуелсіз көлік серіктестіктері әлдеқайда жиі қатыстырылады. Кез келген жағдайда операторлар мен жергілікті атқару органдарының барлық өзара қатынастары шарттық негізге құрылады және ұдайы қайта қаралып отырады. Осындай тәсіл аясында көлік инфрақұрылымын дамыту және көлік құралдары паркін жаңғырту жөніндегі негізгі қаржы ауыртпалығын жергілікті өкіметтер алып жүреді, ал операторлардың жауапкершілігіне ұсынылатын көлік қызмет көрсетулерінің көлемдері мен сапасы жүктеледі. Операторларды іріктеу кезіндегі жарыстың мерзімділігі мен жергілікті өкіметтердің өздерінің сайлаушыларына есеп берушілігі ҚЖК бүкіл жүйесін тұрақты жетілдіріп отыру үшін жақсы негіз болып табылады.

ҚЖК жұмыс істеуіндегі әлеуметтік үлгінің едәуір дәрежеде тек қана аймақтардың ғана емес, сонымен бірге тұтас алғандағы еліміздің экономикалық әл-ауқатына байланысты болатыны көпе-көрінеу жәйт. Сондықтан осы үлгі Еуропа мен Солтүстік Америкадағы бай елдерде барған сайын кеңінен таралуда, осы елдерде аталмыш үлгіні ілгері бастырудың тағы бір маңызды ынталандыруы бар. ҚЖК әлеуметтік үлгісі жалпы пайдаланыстағы көліктің автомобильдердің жеке иелеріне карама-қарсы қатынастарында қолдампаздық (протекционистік) саясатты барынша тиімді жүргізуге мүмкіндік жасайды. Қалалардың автомобиль көлігімен шамадан тыс молықтырылу

жағдайларында осы фактор жергілікті өкіметтер үшін әбден өзекті фактор болып табылады.

ҚЖК жұмыс істеуінің басқа үлгісі көлік серіктестіктерінің жеке меншік, бәсекелік жарыс және толық өзін-өзі өтеу қағидаларына құрылады. ҚЖК жүйесінің рыноктық (нарықтық) осы нұсқасы қалалық жолаушы тасымалдарын қолдау үшін бюджет қаражаттарын қайсыбір қайта бөлуді талап етпейді, өйткені оларды қамтамасыз ету жөніндегі барлық қаржы шығындарын, жергілікті өкіметтер белгілеген ережелер бойынша рынокқа рұқсат алған көлік серіктестіктері көтереді.

ҚЖК рыноктық үлгісінің, артықшылығы әр түрлі операторлардың ешқандай делдалдық қызмет көрсетулерінің "тасымалдаушы - клиент" арасындағы тікелей өзара қатынас жүргізуімен тұжырымдалады. Бірақ ҚЖК бүкіл жүйесінің сенімді жұмыс істеуі және көлік инфрақұрылымын перспективалы дамыту үшін бұл жағдайда қоғам, жергілікті өкіметтер мен көлік бизнесі мүдделерінің дәл балансын әзірлеу талап етіледі. ҚЖК жұмыс істеуінің рыноктық үлгісі дамушы елдерде (Оңтүстік Корея, Гонконг, Сингапур, Малайзия) және бір қызығы, консервативті Англияның бірқатар қалаларында кеңінен таралады.

Жалпы ҚЖК жұмыс істеу схемаларының айырмасы жеткілікті түрде шартты болып табылатынын және оның тек елден елге ғана емес, сонымен бірге мысалы, Ұлыбританияда орын алған үлгі сияқты қаладан қалаға көшкенде де өзгеріп отыратынын мойындау керек.

Қазақстандағы нақты экономикалық ахуал мен оның даму үрдістері ҚЖК жүйесін реформалау үшін жол таңдауға мұрша бермеді. Жолаушы автокәсіпорындарын ұстауға қаражаттардың жоқтығынан шешім ең түбегейлі өзгерістердің пайдасына ойысып отырды. Осындай шешімнің қабылдануына қалалық жолаушы тасымалдарын қаражаттандыру үшін жергілікті өкіметтер жинайтын көлік салығын 1995 жылғы шілдеде жою түпкілікті қозғау салды. Дағдарыс жағдайында осы арна арқылы бюджетке жинақталған ақша қаражаттарының іс жүзінде белгіленген шара бойынша түспегендіктеріне қарамастан, қаржылай қамтамасыз ету көздерінің болмауының өзі-ақ ҚЖК жүйе ретінде одан ары қолданылу үмітін үзді.

Қазақстанда ҚЖК реформаларының сара бағыты ретінде оның жұмыс істеудегі рыноктық үлгісіне біртіндеп көшу жолы тандалды.

Реформаларды әзірлеу мен іске асыруға кіріспес бұрын ҚЖК ағымдағы жай-күйінің нақты көрінісін қалпына келтіру талап етіледі. Соңғы зерттеулер мүлде бөлек әлеуметтік ортада, Кеңес Одағының кезінде жүргізілді және сондықтан олар талдау үшін жарамсыз болды. Жолаушы автокөлігі өндірістік бірлестіктерінің қолда бар жедел ақпараты да сондай-ақ дүдәмал болды, өйткені олар бар мүмкіндігінше үлкен дотациялар алу үшін автокөлік кәсіпорындары сынатын әр қилы бұрмаланатын сандық көрсеткіштерге негізделіп отырды.