

баршылық. Бүгінгі негізгі проблемалар: шағын бизнесті қолдау, қорғау жөніндегі заңдық базаның шыңжаулығы; шағын кәсіпкерлікті қолдау және қорғау инфрақұрылымының әлсіздігі; несие беру құжаттарын толтырудың тым қиындығы; білімді кадрлардың жетіспеуі. Ал шағын бизнестің басты проблемасы - ол несие беру саясаты. Шағын кәсіпорындардың дамуы нарықты тауар және қызметтермен толықтырады, экспорттың потенциалын арттырады және жергілікті шикізат ресурстарын тиімді пайдалануға мүмкіндік жасайды. Шағын кәсіпорын дүниежүзінде маңызды орын алады. Ол тек қана тұтыну сферасында емес, сол сияқты кейбір бөлек үзелдер мен механизмдерді шығару жағдайында немесе полуфабрикаттар өндіріп негізгі басты өндірісті қамтамасыз етуде маңызды орын алады.

#### Әдебиеттер:

1. Қинашева Ж. Қазақстан экономикасын қалыптастырудағы шағын кәсіпкерліктің ролі. // Ақиқат-2002ж. №2.
2. Қазкоммерцбанк АҚ Қазақстанның ең ірі жекеменшік қаржы институты <http://ru.kkb.kz/retail/page/Credits>
3. // Банки Казахстана 2005-№4 с 22-27.
4. Мейірбеков Б.Қ. Шағын кәсіпкерлік пен бизнесті қолдау жолдары мен дамыту әдістері. Автореферат-Алматы, 2004ж

**Максимова Д.** Карагандинский государственный университет имени академика Е.А.Букетова, экономический факультет, гр. МЭ-32, студент  
(Научный руководитель — к.э.н., доцент Дарибеков С.С.)

### ОЦЕНКА РАЗВИТИЯ УСЛУГ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Железнодорожный транспорт Казахстана - одна из ведущих составных частей транспортной инфраструктуры национальной экономики, имеющая определяющее значение для обеспечения хозяйственных связей и платежеспособного спроса граждан на перевозки.

Основное отличие транспортного комплекса Казахстана от большинства стран мира заключается в ведущей роли магистральных железных дорог в обслуживании реального сектора экономики. Это определяет роль и значение железнодорожного транспорта в обеспечении экономической безопасности страны. В аспекте обеспечения национальной экономической безопасности важна оценка роли железнодорожного транспорта в устойчивом функционировании стратегических отраслей материального производства, которое нуждается в перевозке собственной продукции [1, с. 115].

В таблице 1 представлены показатели, характеризующие техническую оснащенность казахстанской железной дороги.

Таблица 1. Показатели, характеризующие техническую оснащенность железной дороги Казахстана за 2011 – 2015 гг.

Показатели	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2015 / 2014, %
1. Эксплуатационная длина железнодорожных линий, км	14 892	15 333	15 341	15 341	15 341	100
2. Локомотивный парк, ед.:	1 772	1 865,5	1 896,5	1 892,5	1 803,5	95,3
- электровозы	571	552	563	577	549,5	95,2
3. Тепловозы	1 202	1 313,5	1 333,5	1 315,5	1 254,0	95,3
4. Парк грузовых вагонов, ед.:	55 909	66 503	65 803	60 940	59 025	96,8
- полувагоны	32 413	32 329	30 982	23 727	30 797	129,8
- крытые	10 145	9 801	9 051	7 809	8 806	112,8

- платформы	3 992	3 725	3 360	4 823	3 000	62,8
- цистерны	6 634	6 492	5 769	6 280	5 657	90,1
- прочие	13 319	13 453	11 775	10 465	10 762	102,8
Примечание – Составлено автором по источнику [2]						

За исследуемый период произошло снижение показателей технической оснащенности отечественной железной дороги. Так, локомотивный парк в 2014 году 1892,5 единиц, в 2015 году произошло снижение локомотивного парка на 89 единицы или 4,7%. Физический и моральный износ основных средств АО «Қазақстан темір жолы» свидетельствует о необходимости технического переоснащения железнодорожного транспорта более современным, соответствующим мировому уровню.

Наибольший удельный вес в основных средствах железнодорожного транспорта занимают здания и сооружения - 63,3%, транспортные средства - 13,1%, машины и оборудование - 6,7%, прочие основные средства - 7,9%.

По состоянию на 01.01.2016 г. протяженность магистральных дорог, включая дороги республики на территории Казахстана, составляла 15,3 тыс. км, 34,7% из которых двухпутные и многопутные линии, 3,8 тыс. км – электрифицированные. Плотность железнодорожных магистралей в Казахстане составляет 5,2 км на 1000 км<sup>2</sup> территории.

Железнодорожный комплекс является одной из важнейших составляющих казахстанской транспортной системы. Он развивался с учетом потребностей формирования основных секторов экономики Казахстана (агропромышленного, топливно-энергетического, горно-металлургического, строительного и других).

Железнодорожный транспорт выполняет 9,1% всего объема перевозимых грузов и 48,9% грузооборота. Доля железнодорожного транспорта в общем грузообороте и пассажирообороте страны составляет около 60%, при этом его доля в доходах от перевозок всеми видами транспорта составляет 20% [2].

Динамика основных показателей развития железнодорожного транспорта Казахстана за 2010-2015 гг. отражена в таблице 2.

Таблица 2. Динамика основных показателей развития услуг железнодорожным транспортом Казахстана

Показатели	2010 г	2011 г	2012 г	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2015 г / 2014 г., %
Перевезено пассажиров, млн. человек	19,6	20,5	24,4	28,6	23,2	22,5	97
Пассажирооборот, млн. пкм	16 056	16 575	19 256	20 625	18999	17012	89,5
Грузооборот млрд. ткм	213,2	223,6	235,9	231,3	280,7	267,4	95,2
Перевезено грузов, млн. тонн	267,9	279,7	294,8	293,7	390,7	341,4	87,3
Примечание – Составлено автором по источнику [2]							

Из таблицы 2 видно, что за последние три года, количество перевезенных пассажиров снижается с 28,6 млн. чел. до 22,5 млн. человек на 6,1 млн. человек или 21,3%. При этом грузооборот, увеличился с 231,3 млрд. ткм. до 267,4 млрд. ткм. на 36,1 млрд. ткм. или 15,6%. Перевозка товаров железнодорожным транспортом так же увеличился. Так, если в 2013 г. было перевезено 293,7 млн. тонн товаров, то в 2015 г. – 341,4 млн. тонн. Увеличение составило 47,7 млн. тонн или 16,2%. Средняя дальность перевозок увеличилась на 35 км и составила 805 км.

Железнодорожный транспорт обеспечивает устойчивое развитие материального производства, повышение эффективности использования ресурсов, сокращение из-за уменьшения транспортной составляющей удельных затрат в стоимости продукции, рост подвижности и решение других социальных задач.

Сырьевая направленность экономики Казахстана, наряду с большими расстояниями и низкой плотностью населения, обуславливает высокую зависимость экономики от транспорта. Если в период экономического спада транспортный комплекс обеспечил все потребности экономики государства, а также оказал поддержку путем сдерживания тарифов и цен на транспортные услуги, то в настоящее время, необходима существенная государственная поддержка для восстановления и подъема транспортной отрасли.

По данным Национального Агентства по экспорту и инвестициям Kaznex Invest, общий объем грузоперевозок в международном сообщении (экспорт и транзит) по всем видам транспорта составил 279,9 млн. тонн, где 63% или 172,8 млн. тонн всех грузов направляются в страны СНГ, 34,8% приходится на страны вне СНГ. Доля транзитных грузов составила около 25% или 69,7 млн. тонн, что показана в таблице 3.

Из таблицы 3 видно, что объем грузов в целом увеличился с 261,6 млн. тонн в 2014 г. до 279,9 млн. тонн в 2015 г., рост составил 6,9%. Данный рост сопровождался увеличением объемов перевозок транзитных грузов на 53,7 млн. тонн, при уменьшении объемов экспорта в страны СНГ на 35,6 млн. тонн и экспорта в страны вне СНГ на 2,3 млн. тонн. Из всех видов транспорта, наибольший удельный вес грузоперевозок принадлежит железнодорожному транспорту, который составляет около 50% всего объемов грузоперевозок, при этом 23% относится к транзиту грузов.

Таблица 3. Объем грузоперевозок в международном сообщении в разрезе видов транспорта за 2014 – 2015 гг., млн. тонн

Вид транспорта	Всего		Экспорт в страны СНГ		Экспорт в страны вне СНГ		Транзит	
	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015
Всего перевезено грузов	261,6	279,9	208,4	172,8	37,2	34,9	16,0	69,7
в том числе:								
трубопроводный	136,2	131,2	99,1	48,0	37,0	29,3	-	54,0
железнодорожный	121,1	137,0	105,1	121,3	0,0	0,0	16,0	15,7
морской	3,6	2,5	3,6					
автотранспорт	0,7	0,9	0,6	0,7	0,1	0,2		
воздушный	0,009	8,2	0,006	2,8	0,003	5,4		
внутри водный	0,005	-	0,005	-	-	-	-	-
Примечание – Составлено автором по источнику [3]								

Структура грузоперевозок железнодорожным транспортом самая диверсифицированная. Железнодорожным транспортом перевозятся как сырьевые товары: каменный уголь, металлы, руды, нефть, так и продовольственные товары – мебель, удобрения, пищевые продукты.

Доходы от перевозок железнодорожного транспорта показаны на рисунке 1.

Из рисунка 1 видно, что за 2009-2014 гг., доходы от перевозок пассажирского железнодорожного транспорта увеличиваются.

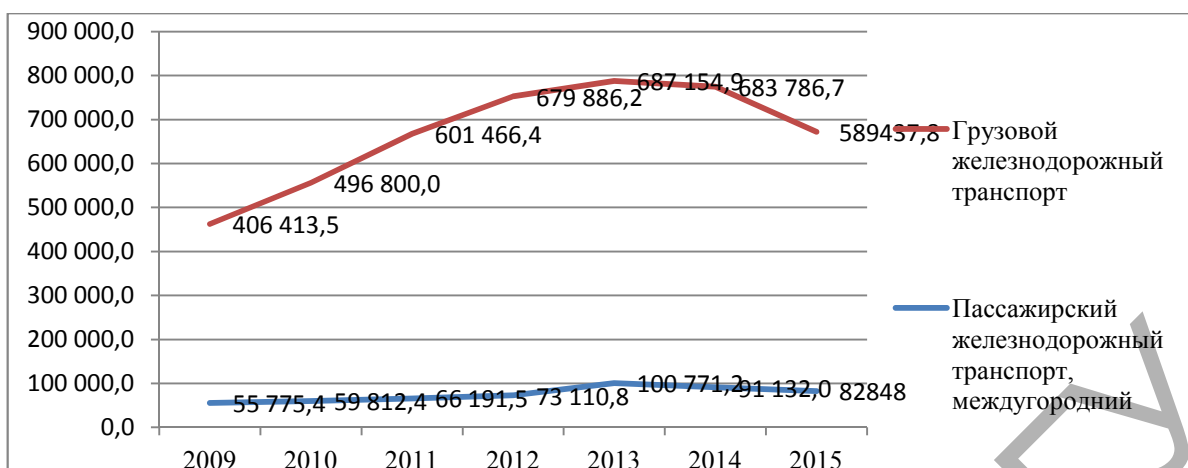


Рисунок 4 Доходы от перевозок железнодорожного транспорта  
Примечание – Составлено автором по источнику [2]

Если в 2009 году доходы составили 55,8 млрд. тг., то в 2015 году 82,8 млрд. тг. увеличение составило 48,3%. Если рассматривать грузовой железнодорожный транспорт, мы видим то, что начиная с 2009 г. по 2013 г. идет увеличение доходов с 406,4 млрд. тг. до 687,2 млрд.тг. Рост составил 69%. Однако, с 2014 г. по 2015 г. идет снижение доходов на 94,3 млрд. тг. или на 13,8%. Снижение произошло за счет снижения перевозок грузов.

Таким образом, существующее состояние железнодорожной отрасли РК характеризуется дисбалансом между растущими требованиями потребителей к ассортименту, гибкости, качеству и клиентоориентированности сервиса, скорости, надежности и контрактной срочности доставки с одной стороны, и физически изношенными активами, морально устаревшими технологиями, неконкурентоспособными характеристиками услуг и неадекватной рыночным реалиям институциональной структурой с другой стороны.

Транзитный потенциал является мощнейшим инструментом реализации возможностей страны обеспечивать и поддерживать международные транспортные потоки между различными регионами [4, 125].

Транзит через Казахстан имеет ряд преимуществ:

- сокращение скорости и расстояния от производителя к потребителю из стран Азии в страны Европы. В отличие от морского маршрута в этом направлении, где груз находится в пути 35-40 дней, время доставки сухопутным путем сокращается в 2-3 раза;
- стабильная политическая ситуация и благоприятный инвестиционный климат в стране;
- развития ЕАЭС позволило создать единую таможенную границу между Китаем и странами ЕС, облегчает процедуру таможенного оформления.

Казахстан намерен получить немалую выгоду от транзита товаров и нарастить долю в грузопотоках между ними с 1% до 8% к 2020 году. Импульс увеличения транзита через Казахстан должно придать строительство и запуск железной дороги «Узень – Берекет – Горган», позволяющий сократить маршрут транзитных поездов в направлении «Север-Юг» на 600 км. Участие Казахстана в китайском проекте Шелкового пути увеличит объемы транзитных перевозок.

Необходимо проведение регулярного изучения грузопотока, на который может рассчитывать Казахстан. Целесообразно в этом случае выстраивать транзитную политику по двум основным направлениям:

1. Стабилизация и наращивание транзитных грузопотоков, уже транспортируемых через территорию Казахстана.
2. Оценка потенциального транзита через территорию Казахстана и выработка мер по его привлечению.

В первом направлении основной задачей является обеспечение условий (экономических и политических) для дополнительного устойчивого притока на казахстанские маршруты транзитных грузов тех стран, которые уже в настоящее время осуществляют транспортировку своих грузов через Казахстан или использовали эти маршруты в прошлом, а также наиболее тяготеющих к казахстанским маршрутам грузов.

В этом контексте в настоящее время Казахстан может реально проводить мероприятия, направленные на обеспечение устойчивого притока на свои транспортные магистрали в основном грузов России, Китая и четырех центральноазиатских республик (Узбекистан, Кыргызстан, Таджикистан, Туркменистан). Эти потоки могут быть достаточно стабильными в силу определенных географических причин.

Таким образом, основной системообразующей деятельностью железнодорожного транспорта является организация и осуществление перевозок грузов и пассажиров. Разработка и реализация мероприятий в комплексе по данным направлениям должны способствовать выстраиванию последовательной политики по развитию железнодорожного транзитного потенциала во внешней сфере.

#### Литература

1. Можарова В.В. Транспорт в Казахстане: современная ситуация, проблемы и перспективы развития. — Алматы: КИСИ при Президенте РК, 2011. — 216 с.
2. Статистические данные Комитета по статистике Министерства Национальной экономики Республики Казахстан // [www.stat.gov.kz](http://www.stat.gov.kz)
3. Отраслевой обзор по транспортным услугам за 2015 г.// [www.kazninvest.kz/images/Отраслевой обзор\\_транспорт\\_2015.pdf](http://www.kazninvest.kz/images/Отраслевой_обзор_транспорт_2015.pdf)
4. Мырзахметова А.М. Транзитный потенциал Казахстана в рамках ЕАЭС// Вестник КазНУ. Серия международные отношения и международное право. - № 3 (71). – 2016. – С. 123-127

**Омаров Н.Х.**, Карагандинский государственный университет имени академика Е.А.Букетова, экономический факультет, магистрант группы ММН-52 (научный руководитель – к.э.н., доцент Акыбаева Г.С.)

### ПОЛИТИЧЕСКАЯ И ПРАВОВАЯ СИСТЕМА КАЗАХСТАНА В УСЛОВИЯХ ТРЕТЬЕЙ МОДЕРНИЗАЦИИ

Казахстан зарекомендовал себя в мире как государство с устойчивой политической системой, позволяющей проводить экономические преобразования, направленные на повышение его позиций в рейтинге успешных стран. Уровень современного развития республики, необходимость дальнейшего укрепления гражданского общества позволяет продолжить реформирование важнейших государственных институтов. Президентом Н.А. Назарбаевым инициирован важнейший процесс внесения изменений в организацию государственной власти, с целью создания новой модели экономического роста, которая обеспечит глобальную конкурентоспособность страны.

Предлагаемые Президентом инициативы направлены на усиление механизмов защиты права частной собственности; повышение роли парламента и Мажилиса парламента в особенности; перераспределение некоторых полномочий Президента Республики между правительством и парламентом; уточнение конституционных основ судебной системы и прокуратуры; усиление механизмов защиты основ конституционного строя. Президент страны выдвинул не просто общий план модернизации, он разработал пять основных ее приоритетов, целостно показал все стороны нашего экономического, производственного, технологического процесса. По каждому направлению поставлены конкретные задачи