

Кімге: ҚР Президентінің жанындағы Мемлекеттік басқару академиясының Ақтөбе облысы бойынша филиалының профессоры, экономика ғылымдарының кандидаты ЕСБЕРГЕН РАУШАН ӘКІМГЕРЕЙҚЫЗЫНА

Автордың аты-жөні және лауазымы: Изимгалиев Арман Талгатович
- Қобда ауданы Сөгелі ауылдық округінің әкімі

Күні: 14.11.2024 ж.

АНАЛИТИКАЛЫҚ ЖАЗБА

Тақырыбы: Жол құрылысын жүргізу жүйесіне өзгерістер енгізу туралы.

Кілт сөздері: қаржыландыру суммасының төмендеуі, жобалардың уақытылы және сапалы жүзеге асырылуы

Кіріспе:

Жол инфрақұрылымын құру және дамыту мәселелерін талқылау соңғы жылдары автокөліктердің көбеюіне орай автожол желісіндегі жүктеменің күрт артуы себеп болды. Бұл жағдай отандық сарапшылардың көліктік саясат саласындағы, сондай-ақ халықаралық ұйымдардың зерттеулерінен байқалады. Елдің жол секторын дамытудың экономикалық механизмдері меншік нысандарының басым болуына, мемлекеттік экономикаға тән кемшіліктерді жоюды қамтамасыз ететін жағдайларды жасауға бағытталған. Жол желісін дамытудағы артта қалу, негізінен, экономикалық сипаттағы себептерге байланысты. Елдің жол секторының дамуы қаржыландыру мен басқару жүйесін реформалау автомобиль жолдарының меншік нысандарын ескере отырып басталуы керек

Жолдар елдің экономикалық және әлеуметтік дамуында маңызды рөл атқарады. Олар қалаларды, елді мекендерді және аймақтарды байланыстыра отырып, адамдардың, тауарлар мен қызметтердің үздіксіз қозғалысын қамтамасыз етеді. Жақсы дамыған көлік инфрақұрылымы көптеген артықшылықтарды ұсынады. Ол қозғалыс уақытын қысқартады, қозғалысты тез және үнемді етеді. Бұл уақыт пен ақшаны үнемдеп қана қоймайды, сонымен қатар бизнес пен жеке тұлғалардың өнімді қызмет етуіне көмектеседі. Көлік желісі арқылы жақсартылған инфрақұрылым жаңа нарықтарды ашу және инвестицияларды тарту арқылы экономикалық өсуді ынталандырады. Бұл сонымен қатар саланың дамуына ықпал етеді және сауданы жеңілдетеді, қоғамның жалпы әл-ауқатына жағымды әсер етеді. Білім беру және денсаулық сақтау сияқты әртүрлі қызметтерге қол жеткізу халықтың өмір сүру сапасын жақсартады.

Негізгі бөлім:

Жол құрылысын жүргізу жүйесіне өзгерту енгізудің негізгі мақсаты – жол құрылысына жұмсалатын шығындарды оңтайландыру, жол құрылысының сапасын жақсарту, уақытты тиімді пайдалану. Қазіргі

таңда жол құрылысының сапасы сын көтермейді, жол құрылысы уақытылы жүргізілмейді, бюрократиялық процестерге байланысты құрылыс жұмыстары уақытылы басталмайды, сәйкесінше уақытылы аяқталмайды. Уақыттың тапшылығы, ауа райының қолайсыздығы жол құрылысының сапасыздығына алып келеді. Конкурс негізінде ұтқан мердігер фирмалар жол құрылысы жұмыстарын қосалқы мердігерге жасатады, қосалқы мердігерге жұмысты беру арқылы жауапкершіліктен босатылады. Сонымен қатар, бюджет қаражаты тиімсіз пайдаланылады. Жол құрылысы кезінде техникалық қадағалауға жоба соммасынан 2,29%, авторлық қадағалауға 0,56% қаражат жұмсалады.

- Ақтөбе облысында жолдарды салуға және жөндеуге 2024 жылы 35 миллиард теңге бөлінді.
- Қосалқы мердігерлік компанияларға берілген жұмыс пайызы негізгі мердігердің қаншалықты үлкен екеніне және оның мүмкіндіктері мен ресурстарына байланысты болуы мүмкін. Кейбір жағдайларда ірі компаниялар барлық жұмыстардың 50-70% - қосалқы мердігерлерге бере алады.
- Техникалық қадағалауға 801,5 миллион теңге бөлінді.
- Авторлық қадағалауға 196 миллион теңге бөлінді.

Еуропалық елдердің тәжірибесі жол желісі мен көлік инфрақұрылымының дамуы экономикалық байланыстардың қарқындылығын айқындайды және ел экономикасын дамытудың маңызды шарттарының бірі болып табылады. Мемлекеттің экономикасының белсенді өсуі шектеулі болуы ықтимал, тіпті төмен сапалы жолдар мен жол желісінің (көпірлер, туннельдер) инфрақұрылым объектілерінің әлеуеті төмен инфрақұрылымдық шектеулермен шектелуі мүмкін. Көптеген дамыған елдерде, соның ішінде Германияда, Жапонияда, Америка Құрама Штаттарында жол желісін қалыптастыру ұзақмерзімді мемлекеттік бағдарламалар аясында жүзеге асырылады, жол желісін дамыту көрсеткіштері және осы көрсеткіштерге сәйкес қаржыландыру көлемі белгіленеді. Еуропалық одақ трансұлттық жол желісін және тиісті көлік инфрақұрылымын қалыптастыруды Одаққа мүше жаңа елдерді біріктіру мүмкіндігіне орай қарастырады. Жол желісін дамытудың басым жобаларын мемлекет қаржыландырады немес серіктестік жобалары арқылы іске асады.

Көлік инфрақұрылымын дамыту саласындағы мемлекеттік-жекеменшік әріптестік (МЖӘ) жобалары инфрақұрылымға ең қарқынды

дамып келе жатқан елдерде — Қытай мен Үндістанда жиі кездеседі. Үндістан дамушы мемлекет болғандықтан, елдегі инфрақұрылымды дамыту стратегиясын ойдағыдай жүзеге асыру үшін мемлекеттік басқарудың сапасына, қолайлы инвестициялық климатты құруға және макроэкономикалық тұрақтылықты қамтамасыз етуге тиіс. Үндістанның көліктік инфрақұрылымын қаржыландыру құрылымында жеке меншік капиталға басымдық беріледі. Инфрақұрылымдық инвестициялар көлеміндегі мемлекеттік бюджет қаражаты мен мемлекеттік несиелердің үлесі 35 %-дан аз. Инфрақұрылымдық жобаларды негізінен коммерциялық банктер, банктік емес қаржылық ұйымдар және сақтандыру компаниялар қаржыландырады. Үндістанның инфрақұрылымын дамытуға жеке инвестицияларды тарту үшін мемлекеттік даму корпорациялары белсенді қолданылады: India Infrastructure Finance Company Limited, National Highway Authority of India, Indian Railway Finance Company, Indian Leasing and Financial Services [9]. Көлік инфрақұрылымын дамытудағы ең ірі ғаламдық инвестор — бұл Қытай, инфрақұрылымдық жобаларды инвестициялау, ұлттық ЖІӨ-нің 8 % -на тең. Қытайдағы көлік инфрақұрылымының негізгі нысандары автожолдар мен теміржолдар болып табылады, ал теміржолды дамыту «Жаңа Жібек жолы» концепциясының негізі болып табылады. Ол қытайлық экономикаға жаңа серпін беріп, Қытайдың ғаламдық әсерін кеңейтуге бағытталған ауқымды жоба. Қытайдың инфрақұрылымдық жобаларын қаржыландырудағы басты рөлді ұлттық даму институттары атқарады, олардың рөлін мемлекеттік банктер: Қытай Даму Банкі (активтері 1,2 трлн долл.), Қытайдың өнеркәсіптік және коммерциялық банкі (активтерінің 2,8 трлн долл.), Қытай Құрылыс банкі (актив мөлшері 2,4 трлн долл.)

Чехияда жолдар 4 сыныпқа (санаттарға) бөлінген. Тиісінше, әр санатқа кепілдік беріледі. Егер жол бұзылса, фирма жолды өз есебінен жөндейді.

1. Саябақтардағы, гүлзарлардағы, үй маңындағы жолдардағы жаяу жүргіншілер жолдары. 5 жыл

2. Ауылдық жолдар және басқа да аз жүктелген жолдар. 7 жыл.

3. Қалаларды байланыстыратын аймақтық жолдар. 8 жыл.

4. Федералды, Жоғары жүктелген жолдар. 10 жыл.

Жолдарды салу және жөндеу-лицензиялауға жататын қызмет. Лицензия алу үшін компанияның балансында жабдықтар (яғни, оның жабдықтары) және белгілі бір қызметкерлер саны, соның ішінде дипломдары бар оқытылған адам болуы керек. Барлығы

1-сыныптан басталады, яғни барлық жаңа фирмалар

саябақтарда тек жолдар жасауға құқылы. Сыныпты кепілдік мерзімінен сәтті өткеннен кейін ғана арттыруға болады.

Сыныпты арттыру үшін фирма жабдықты сатып алып, қосымша қызметкерлер жалдауы керек. Егер кепілдік мерзімі ішінде жол құлап кетсе-фирма жолды өз есебінен жөндеуге міндетті. Жол құлаған жағдайда-компания сыныпта жоғарылатылмауы мүмкін, тіпті мүлдем төмендетілуі мүмкін немесе лицензияны алып тастап, қара тізімге енгізілуі мүмкін. Фирмалар лицензия мен сыныптылықты бағалайды, өйткені олар алаяқтық жасайды-оларда бұдан былай Тапсырыс болмайды. Жол салатын фирмалар, әдетте, 20-50 жаста ескі. Тендерлерде баға мен кепілдік маңызды, фирма тек мемлекеттік кепілдік мерзімін арттыра алады. 5 жыл орнына 7 жыл тағайындаңыз делік.

Қорытындылар

Жол құрылысы саласындағы жүйелі өзгерістер — бұл тек инфрақұрылымның дамуын емес, сонымен қатар еліміздің экономикалық және әлеуметтік тұрақтылығын нығайтуға бағытталған маңызды қадам. Жолдардың сапасы мен қауіпсіздігі, құрылыс үдерістерінің ашықтығы мен тиімділігі кез келген елдің даму деңгейін көрсетеді. Осыған орай, жол құрылысын жүргізу жүйесіне енгізілетін өзгерістер көпқырлы және кешенді болуға тиіс.

Біріншіден, технологиялық жаңашылдықтар мен цифрландыру жол құрылысында сапа мен тиімділікті арттырады. Қазіргі таңда жаңа материалдар, инновациялық әдістер және «ақылды» жүйелер

пайдалануға енгізілуде, бұл өз кезегінде жобалардың тиімділігін арттырып, жұмыстың орындалуын бақылауды жеңілдетеді.

Екіншіден, жобаларды басқарудағы ашықтық пен мониторинг деңгейінің арттыруы, мемлекеттік және қоғамдық бақылаудың күшеюі жол құрылысындағы сыбайлас жемқорлыққа қарсы күресті күшейтеді. Бұл ретте барлық құрылыс процесін цифрландыру және деректерді жариялау арқылы мемлекеттік бюджетке жауапкершілікті арттыру маңызды.

Үшіншіден, кәсіби дайындық пен кадрлық әлеуетті дамыту жол құрылыс саласындағы сапа мен сенімділікті қамтамасыз ету үшін маңызды фактор болып табылады. Жоғары білікті мамандар мен жаңа тәсілдерді қолданып, сапа бақылау жүйелерін нығайту саланың тиімділігін арттырады.

Қорытындылай келе, жол құрылысы саласындағы жүйелі өзгерістер инфрақұрылымның сапасын арттыруға ғана емес, сонымен қатар экономиканың дамуына, экологияның сақталуына және тұрғындардың өмір сапасының жақсаруына үлкен әсер етеді. Бұл өзгерістерді жүзеге асыру үшін мемлекеттік, жеке сектор және қоғам тарапынан бірлесе жұмыс жасау қажет. Тек сол кезде біз сапалы әрі қауіпсіз жолдар жүйесін құрып, болашақ ұрпақ үшін тұрақты және тиімді инфрақұрылым қалыптастыра аламыз.

– автожол саласын қаржыландыру тәжірибесі тек салық салу қағидаттарына ғана емес, сондай-ақ салықтарды және жол ақысын төлеу тәсілдеріндегі өзгерісті қамтамасыз етуі тиіс. Жол салығын және алымдарды реформалау кезінде төлемдер көлемін көлікке келтірілген залалмен және жүріп келе жатқан қашықтықпен байланыстыру арқылы қамтамасыз етілген. Бір жағынан, бұл төлемдерді анықтауға нақты мүмкіндік береді, ал екінші жағынан — осы қаражаттарды мақсатты пайдалану үшін қосымша алғышарттар жасайды және шығындарды төмендету тәуекелін азайтады;

– жол-көлік кешенінің инфрақұрылымындағы мемлекеттік-жекелей әріптестік әртүрлі нысандар мен оларды жүзеге асыру жолдарын қарастырады, оларға мыналар кіреді: концессиялық келісімдер; мемлекеттік шарттар (мемлекеттің тапсырысы бойынша жұмыс); жалдау қатынастары, мемлекеттік мүлікті жалдау (ұзақмерзімді жалдау, міндеттемелермен жалдау, басқару шарттары); қаржылық жалдау (лизинг); мемлекеттік-жеке меншік кәсіпорындар (бірлескен кәсіпорындар); тікелей инвестициялар үшін бірлескен инфрақұрылымдық қорлар; жекешелендіру;

– автожол саласын қаржылық қолдаудың негізгі жетіспеушіліктері мыналар болып табылады: автомобиль жолдарын жөндеуге, автокөлік жолдарын салуға және жөндеуге жұмсалатын бюджет шығыстарының тұрақтылығы мен болжамдылығы жеткіліксіз; автокөлік жолдары мен жол инфрақұрылымы объектілерін салуға және қайта жаңартуға

жұмсалатын шығындарды жоспарлау мен іске асыру рәсімдері шамадан тыс рұқсат қағаздарын алуды қажет етеді.

Ұсынылған шешімдер / ұсыныстар

Бұл мақсатты жүзеге асыру үшін мынадай нақты міндеттерді шешу қажет:

1. Жұмысты басқа фирмаға тапсыру мүмкіндігін бермеу, яғни жолды тек тендерді жеңіп алған фирма жасауы тиіс.
2. Жол салу кезінде фирмаға кластер енгізу және жол құрылысы кезінде құрылысы бойынша конкурсты кластерге сай келетін фирмалар арасында ойнату.
3. Қоғамдық бақылауды енгізу.
4. Тәуелсіз бақылаушылардың техникалық қадағалау процесін жою және облыс аумағында орталықтандырылған арнайы қадағалау органын құру.

Пайдаланылған әдебиет

1 Еремеева А.С. Актуальные проблемы финансового обеспечения дорожной отрасли [Электронный ресурс] / А.С. Еремеева // Экономические исследования. Электронный журнал. — 2012. — № 3(12). — Режим доступа: <http://www.erce.ru/internet-magazine/magazine/31/487/>.

2 Елисеев С.Ю. Государственно-частное партнерство в транспортном секторе. Зарубежный опыт / С.Ю. Елисеев, В.В. Максимов // ВКСС Connect. — 2008. — № 2. — С. 8–12.

3 Моисеев Г.А. Частное финансирование транспортных инфраструктур за рубежом / Г.А. Моисеев // Транспорт: наука, техника, управление. — 2004. — № 6. — С. 35–43.

4 Лисиченко А.В. Совершенствование транспортного налога для обеспечения строительства дорог в субъектах РФ / А.В. Лисиченко // Международный бухгалтерский учет. — 2014. — № 14 (308). — С. 33–40.

5 Блинкин М.Я. Куда ведут российские дороги? / М.Я. Блинкин // Россия в глобальной политике. — 2005. — № 2. — С. 13–17.

6 Davison A. Default and Recovery Rates for Project Finance Bank Loans, 1983–2011. Moody's Investors Service, 2013 [Electronic resource] / A. Davison, K. Kelhoffer, D. Keisman. — Access mode: http://cib.natixis.com/flushdoc.aspx?filename=Default_and_Recovery_Rates_for_Project_Finance_Bank_Loans_1983_2011_Moody.pdf.

7 Фрейдина И. Международный опыт финансирования инфраструктурных проектов // Экономическая политика. — 2017. — № 4. — С. 196–203.

8 Радченко М.В. Экономика и управление народным хозяйством, государственно-частное партнерство как эффективный механизм

решения экономических задач / М.В. Радченко // Вестник ИЭ РАН. — 2009. — № 3. — 92 с.