

ISSN 1991-3494

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ
ҰЛТТЫҚ ҒЫЛЫМ АКАДЕМИЯСЫНЫҢ

Х А Б А Р Ш Ы С Ы

ВЕСТНИК

НАЦИОНАЛЬНОЙ АКАДЕМИИ НАУК
РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН

THE BULLETIN

OF THE NATIONAL ACADEMY OF SCIENCES
OF THE REPUBLIC OF KAZAKHSTAN

1944 ЖЫЛДАН ШЫҒА БАСТАҒАН
ИЗДАЕТСЯ С 1944 ГОДА
PUBLISHED SINCE 1944

6

АЛМАТЫ
АЛМАТЫ
ALMATY

2015

ҚАРАША
НОЯБРЬ
NOVEMBER

Б а с р е д а к т о р

ҚР ҰҒА академигі

М. Ж. Жұрынов

Р е д а к ц и я а л қ а с ы :

биол. ғ. докторы, проф., ҚР ҰҒА академигі **Айтхожина Н.А.**; тарих ғ. докторы, проф., ҚР ҰҒА академигі **Байпақов К.М.**; биол. ғ. докторы, проф., ҚР ҰҒА академигі **Байтулин И.О.**; биол. ғ. докторы, проф., ҚР ҰҒА академигі **Берсімбаев Р.И.**; хим. ғ. докторы, проф., ҚР ҰҒА академигі **Газалиев А.М.**; а.-ш. ғ. докторы, проф., ҚР ҰҒА академигі **Дүйсенбеков З.Д.**; а.-ш. ғ. докторы, проф., ҚР ҰҒА академигі **Елешев Р.Е.**; физ.-мат. ғ. докторы, проф., ҚР ҰҒА академигі **Қалменов Т.Ш.**; фил. ғ. докторы, проф., ҚР ҰҒА академигі **Нысанбаев А.Н.**; экон. ғ. докторы, проф., ҰҒА академигі **Сатубалдин С.С.**; тарих ғ. докторы, проф., ҚР ҰҒА корр. мүшесі **Әбжанов Х.М.**; физ.-мат. ғ. докторы, проф., ҚР ҰҒА корр. мүшесі **Әбішев М.Е.**; техн. ғ. докторы, проф., ҚР ҰҒА корр. мүшесі **Әбішева З.С.**; техн. ғ. докторы, проф., ҚР ҰҒА корр. мүшесі **Абсадықов Б.Н.** (бас редактордың орынбасары); а.-ш. ғ. докторы, проф., ҚР ҰҒА корр. мүшесі **Баймұқанов Д.А.**; тарих ғ. докторы, проф., ҚР ҰҒА корр. мүшесі **Байтанаев Б.А.**; физ.-мат. ғ. докторы, проф., ҚР ҰҒА корр. мүшесі **Давлетов А.Е.**; физ.-мат. ғ. докторы, проф., ҚР ҰҒА корр. мүшесі **Қалимолдаев М.Н.**; геогр. ғ. докторы, проф., ҚР ҰҒА корр. мүшесі **Медеу А.**; техн. ғ. докторы, проф., ҚР ҰҒА корр. мүшесі **Мырхалықов Ж.У.**; биол. ғ. докторы, проф., ҚР ҰҒА корр. мүшесі **Огарь Н.П.**; техн. ғ. докторы, проф., ҚР ҰҒА корр. мүшесі **Таткеева Г.Г.**; а.-ш. ғ. докторы, проф., ҚР ҰҒА корр. мүшесі **Үмбетаев И.**

Р е д а к ц и я к е ñ е с і :

Ресей ҒА академигі **Велихов Е.П.** (Ресей); Әзірбайжан ҰҒА академигі **Ғашимзаде Ф.** (Әзірбайжан); Украинаның ҰҒА академигі **Гончарук В.В.** (Украина); Армения Республикасының ҰҒА академигі **Джрбашян Р.Т.** (Армения); Ресей ҒА академигі **Лаверов Н.П.** (Ресей); Молдова Республикасының ҰҒА академигі **Москаленко С.** (Молдова); Молдова Республикасының ҰҒА академигі **Рудик В.** (Молдова); Армения Республикасының ҰҒА академигі **Сагиян А.С.** (Армения); Молдова Республикасының ҰҒА академигі **Тодераш И.** (Молдова); Тәжікстан Республикасының ҰҒА академигі **Якубова М.М.** (Тәжікстан); Молдова Республикасының ҰҒА корр. мүшесі **Лупашку Ф.** (Молдова); техн. ғ. докторы, профессор **Абиев Р.Ш.** (Ресей); техн. ғ. докторы, профессор **Аврамов К.В.** (Украина); мед. ғ. докторы, профессор **Юрген Аппель** (Германия); мед. ғ. докторы, профессор **Иозеф Банас** (Польша); техн. ғ. докторы, профессор **Гарабаджиу** (Ресей); доктор PhD, профессор **Ивахненко О.П.** (Ұлыбритания); хим. ғ. докторы, профессор **Изабелла Новак** (Польша); хим. ғ. докторы, профессор **Полещук О.Х.** (Ресей); хим. ғ. докторы, профессор **Поняев А.И.** (Ресей); профессор **Мохд Хасан Селамат** (Малайзия); техн. ғ. докторы, профессор **Хрипунов Г.С.** (Украина)

Главный редактор

академик НАН РК

М. Ж. Журинов

Редакционная коллегия:

доктор биол. наук, проф., академик НАН РК **Н.А. Айтхожина**; доктор ист. наук, проф., академик НАН РК **К.М. Байпаков**; доктор биол. наук, проф., академик НАН РК **И.О. Байтулин**; доктор биол. наук, проф., академик НАН РК **Р.И. Берсимбаев**; доктор хим. наук, проф., академик НАН РК **А.М. Газалиев**; доктор с.-х. наук, проф., академик НАН РК **З.Д. Дюсенбеков**; доктор сельскохоз. наук, проф., академик НАН РК **Р.Е. Елешев**; доктор физ.-мат. наук, проф., академик НАН РК **Т.Ш. Кальменов**; доктор фил. наук, проф., академик НАН РК **А.Н. Нысанбаев**; доктор экон. наук, проф., академик НАН РК **С.С. Сатубалдин**; доктор ист. наук, проф., чл.-корр. НАН РК **Х.М. Абжанов**; доктор физ.-мат. наук, проф., чл.-корр. НАН РК **М.Е. Абишев**; доктор техн. наук, проф., чл.-корр. НАН РК **З.С. Абишева**; доктор техн. наук, проф., чл.-корр. НАН РК **Б.Н. Абсадыков** (заместитель главного редактора); доктор с.-х. наук, проф., чл.-корр. НАН РК **Д.А. Баймуканов**; доктор ист. наук, проф., чл.-корр. НАН РК **Б.А. Байтанаев**; доктор физ.-мат. наук, проф., чл.-корр. НАН РК **А.Е. Давлетов**; доктор физ.-мат. наук, проф., чл.-корр. НАН РК **М.Н. Калимолдаев**; доктор геогр. наук, проф., чл.-корр. НАН РК **А. Медеу**; доктор техн. наук, проф., чл.-корр. НАН РК **Ж.У. Мырхалыков**; доктор биол. наук, проф., чл.-корр. НАН РК **Н.П. Огарь**; доктор техн. наук, проф., чл.-корр. НАН РК **Г.Г. Таткеева**; доктор сельскохоз. наук, проф., чл.-корр. НАН РК **И. Умбетаев**

Редакционный совет:

академик РАН **Е.П. Велихов** (Россия); академик НАН Азербайджанской Республики **Ф. Гашимзаде** (Азербайджан); академик НАН Украины **В.В. Гончарук** (Украина); академик НАН Республики Армения **Р.Т. Джрбашян** (Армения); академик РАН **Н.П. Лаверов** (Россия); академик НАН Республики Молдова **С. Москаленко** (Молдова); академик НАН Республики Молдова **В. Рудик** (Молдова); академик НАН Республики Армения **А.С. Сагиян** (Армения); академик НАН Республики Молдова **И. Тодераш** (Молдова); академик НАН Республики Таджикистан **М.М. Якубова** (Таджикистан); член-корреспондент НАН Республики Молдова **Ф. Лупашку** (Молдова); д.т.н., профессор **Р.Ш. Абиев** (Россия); д.т.н., профессор **К.В. Аврамов** (Украина); д.м.н., профессор **Юрген Аппель** (Германия); д.м.н., профессор **Иозеф Банас** (Польша); д.т.н., профессор **А.В. Гарабаджиу** (Россия); доктор PhD, профессор **О.П. Ивахненко** (Великобритания); д.х.н., профессор **Изабелла Новак** (Польша); д.х.н., профессор **О.Х. Полещук** (Россия); д.х.н., профессор **А.И. Поняев** (Россия); профессор **Мохд Хасан Селамат** (Малайзия); д.т.н., профессор **Г.С. Хрипунов** (Украина)

«Вестник Национальной академии наук Республики Казахстан». ISSN 1991-3494

Собственник: РОО «Национальная академия наук Республики Казахстан» (г. Алматы)

Свидетельство о постановке на учет периодического печатного издания в Комитете информации и архивов Министерства культуры и информации Республики Казахстан №5551-Ж, выданное 01.06.2006 г.

Периодичность: 6 раз в год

Тираж: 2000 экземпляров

Адрес редакции: 050010, г. Алматы, ул. Шевченко, 28, ком. 219, 220, тел. 272-13-19, 272-13-18.

www: nauka-nanrk.kz, bulletin-science.kz

© Национальная академия наук Республики Казахстан, 2015

Адрес типографии: ИП «Аруна», г. Алматы, ул. Муратбаева, 75

Editor in chief

M. Zh. Zhurinov,
academician of NAS RK

Editorial board:

N.A. Aitkhozhina, dr. biol. sc., prof., academician of NAS RK; **K.M. Baipakov**, dr. hist. sc., prof., academician of NAS RK; **I.O. Baitulin**, dr. biol. sc., prof., academician of NAS RK; **R.I. Bersimbayev**, dr. biol. sc., prof., academician of NAS RK; **A.M. Gazaliyev**, dr. chem. sc., prof., academician of NAS RK; **Z.D. Dyusenbekov**, dr. agr. sc., prof., academician of NAS RK; **R.Ye. Yeleshev**, dr. agr. sc., prof., academician of NAS RK; **T.Sh. Kalmenov**, dr. phys. math. sc., prof., academician of NAS RK; **A.N. Nysanbayev**, dr. phil. sc., prof., academician of NAS RK; **S.S. Satubaldin**, dr. econ. sc., prof., academician of NAS RK; **Kh.M. Abzhanov**, dr. hist. sc., prof., corr. member of NAS RK; **M.Ye. Abishev**, dr. phys. math. sc., prof., corr. member of NAS RK; **Z.S. Abisheva**, dr. eng. sc., prof., corr. member of NAS RK; **B.N. Absadykov**, dr. eng. sc., prof., corr. member of NAS RK (deputy editor); **D.A. Baimukanov**, dr. agr. sc., prof., corr. member of NAS RK; **B.A. Baytanayev**, dr. hist. sc., prof., corr. member of NAS RK; **A.Ye. Davletov**, dr. phys. math. sc., prof., corr. member of NAS RK; **M.N. Kalimoldayev**, dr. phys. math. sc., prof., corr. member of NAS RK; **A. Medeu**, dr. geogr. sc., prof., corr. member of NAS RK; **Zh.U. Myrkhalykov**, dr. eng. sc., prof., corr. member of NAS RK; **N.P. Ogar**, dr. biol. sc., prof., corr. member of NAS RK; **G.G. Tatkeeva**, dr. eng. sc., prof., corr. member of NAS RK; **I. Umbetayev**, dr. agr. sc., prof., corr. member of NAS RK

Editorial staff:

E.P. Velikhov, RAS academician (Russia); **F. Gashimzade**, NAS Azerbaijan academician (Azerbaijan); **V.V. Goncharuk**, NAS Ukraine academician (Ukraine); **R.T. Dzhrbashian**, NAS Armenia academician (Armenia); **N.P. Laverov**, RAS academician (Russia); **S.Moskalenko**, NAS Moldova academician (Moldova); **V. Rudic**, NAS Moldova academician (Moldova); **A.S. Sagiyan**, NAS Armenia academician (Armenia); **I. Toderas**, NAS Moldova academician (Moldova); **M. Yakubova**, NAS Tajikistan academician (Tajikistan); **F. Lupaşcu**, NAS Moldova corr. member (Moldova); **R.Sh. Abiyev**, dr.eng.sc., prof. (Russia); **K.V. Avramov**, dr.eng.sc., prof. (Ukraine); **Jürgen Appel**, dr.med.sc., prof. (Germany); **Joseph Banas**, dr.med.sc., prof. (Poland); **A.V. Garabadzhiu**, dr.eng.sc., prof. (Russia); **O.P. Ivakhnenko**, PhD, prof. (UK); **Isabella Nowak**, dr.chem.sc., prof. (Poland); **O.Kh. Poleshchuk**, chem.sc., prof. (Russia); **A.I. Ponyaev**, dr.chem.sc., prof. (Russia); **Mohd Hassan Selamat**, prof. (Malaysia); **G.S. Khripunov**, dr.eng.sc., prof. (Ukraine)

Bulletin of the National Academy of Sciences of the Republic of Kazakhstan.
ISSN 1991-3494

Owner: RPA "National Academy of Sciences of the Republic of Kazakhstan" (Almaty)

The certificate of registration of a periodic printed publication in the Committee of Information and Archives of the Ministry of Culture and Information of the Republic of Kazakhstan N 5551-Ж, issued 01.06.2006

Periodicity: 6 times a year

Circulation: 2000 copies

Editorial address: 28, Shevchenko str., of. 219, 220, Almaty, 050010, tel. 272-13-19, 272-13-18,

<http://nauka-nanrk.kz/>, <http://bulletin-science.kz>

© National Academy of Sciences of the Republic of Kazakhstan, 2015

Address of printing house: ST "Aruna", 75, Muratbayev str, Almaty

MANAGEMENT OF THE KAZAKHSTANI RAILWAYS FINANCIAL MARKET IN THE CRISIS CONDITIONS

N. Alashbayeva

Nukanai09@mail.ru

¹ Kazakh National Research Technical University named after K.I. Satpayev, Almaty, Kazakhstan

Key words: management, crisis, investment, reform, strategy.

Abstract: The purpose of work is studying of theoretical and practical aspects of state regulation of economy of the sphere of the Kazakhstan railroads. The methodology of work was made by methods of empirical research, supervision, a comparative method. Results of work were the conclusion that now there was a need of introduction of institutional changes, a number of standard and legal documentation, and also the state support on carrying out reforms in the sphere of management of activity of the financial market of the Kazakhstan railroads in the conditions of crisis. The author defined strong and weak points, and also advantages and risks of the accepted programs for development of transport infrastructure for 2010-2014. The author defines purposes of development of railway transport to which it is possible to carry: transition to the new qualitative level of ensuring stable development of branch, need of full satisfaction and ensuring passenger, freight, post and luggage traffic, decrease in transport expenses of a domestic carrier, improvement of quality of transport service, expansion of its range, etc. The author proves that direct participation of the state in the solution of problems of subsidizing of passenger traffic is necessary.

Scope of the results received by the author of article is improvement of management of the financial market of the Kazakhstan railroads in the conditions of crisis. Conclusions of the author can be used in the course of teaching on economics departments of disciplines of a business cycle.

ДАҒДАРЫС КЕЗІНДЕ ҚАЗАҚСТАН ТЕМІР ЖОЛЫНЫҢ ҚАРЖЫ НАРЫҒЫ ҚЫЗМЕТІН БАСҚАРУ МЕНЕДЖМЕНТІ

Н.М. Алашбаева

Nukanai09@mail.ru

Қ.И. Сәтпаев атындағы Қазақ Ұлттық техникалық зерттеу университеті, Алматы, Қазақстан

Түйін сөздер: менеджмент, дағдарыс, инвестиция, реформа, стратегия.

Аннотация. Жұмыстың мақсаты Қазақстан Республикасының темір жол саласы экономикасы тиімді мемлекеттік реттеудің теориялық және практикалық аспектілерін зерттеу. Жұмыстың әдістемесін эмпирикалық зерттеулер әдістері, бақылау, салыстырмалы әдістер құраған. Қазіргі кезеңде темір жол көлігін басқару негіздеріне әсер ететін, институционалдық өзгерістер жүргізу, бірқатар нормативтік-құқықтық келісімдерге өзгерістер енгізу, сондай-ақ, реформалар процесін мемлекеттік қолдау қажеттігі туралы айтылады. Темір жол көлігін дамыту үшін бүкіл жолаушылар және жүк тасымалдарын қамтамасыз ету керек және отандық тасымалдаушының көлік шығындарын төмендету, сондай-ақ көлік қызметтерінің жұмыстарының сапасын жоғарлату және оның сұрыпталымдарын көбейту керек. Жолаушылар тасымалын субсидиялау проблемаларын шешу сияқты міндеттер деңгейі және олардың әлеуметтік мәні мемлекеттің тікелей қатысуын талап ететіні айқындалады. Мақалада 2010-2014 жж. көлік инфрақұрылымының дамыту үшін мемлекеттік бағдарламаларының күшті және әлсіз жақтары, мүмкіндіктері мен қауіптері анықталған.

Мақала авторының қол жеткізген нәтижелерін қолдану аумағы, Қазақстан темір жолының қаржы нарығы қызметін басқару менеджментін жетілдіру болып табылады. Автордың қорытындылары экономикалық факультеттерде экономикалық пәндерді оқыту барысында пайдалануға жарамды.

Экономикалық факторлардың тербелістері жағдайында кез келген қаржы нарығында ақша қаражаттарының ағымын меншік иелерінен қарыз алушыларға бағыттап отыратын қаржы

институттары негізгі рөлді атқарады. Онда төлем құралдары мен бағалы қағаздар тауар ретінде қолданылады. Қаржы ресурстарының сатушылары мен сатып алушылары арасындағы тікелей байланысты орнатуға бағытталған қаржылық, әрі іскерлік қатынастар жиынтығы-қаржы нарығы болып табылады. Көптеген әлеуметтік-экономикалық үрдістер реттеліп, оның ішінде капиталдың инвестициялануы мен халықтың қаражаттарының мобилизауы жататын қаржы нарығы заманауи экономика дамуында маңызды роль атқарады. Ал бұл қор нарығының қызмет етуінің алғышарты болып табылады. Еліміздің Президенті Нұрсұлтан Әбішұлы Назарбаев «Жаңа әлемдегі жаңа Қазақстан» атты халыққа Жолдауында мемлекеттің қазіргі жағдайы мен оның сыртқы және ішкі саясаттың даму факторларын анықтады және қаржы жүйесінің дамуының негізі ретінде тиімді қызмет ететін қор нарығын құруды атап өтті. Бұл қор нарығы арқылы халықтың бос ақша қаражаттарын бағалы қағаздарға инвестициялауға жұмылдыруға ынталандыру болып табылады. Экономикалық факторлардың теңгерімділігін қамтамасыз етуде қаржы нарығының, оның ішінде қор нарығы қызметінің тиімді жүргізілуі үшін мемлекеттік деңгейде әсер беретін механизм қажет. Сол себепті «Қазақстан Республикасының 2003-2015 жылдарға арналған Стратегиялық индустриалды-инновациялық дамуында» қор нарығының стратегиялық дамуы ең маңызды нарықтық жаңғыртуларға жататыны ерекше атап көрсетіледі [1]. Аталған міндеттің шешімі ретінде ішкі институционалды инвесторларды дамыту қажет, сонымен қатар қор нарығының техникалық инфрақұрылымының тиімді қызмет етуін қамтамасыз етіп, сонымен қатар көп деңгейлі реттеу жүйесін дамыту қажет. Қазақстан қор нарығының дамуына халықтың бос ақша қаражаттарын жұмылдырып, тартуда қаржылық делдалдардың арасында жоғары білікті мамандардың санын арттыру маңызды. Қор нарығына деген халықтың ғана 4 емес, кәсіпорындардағы менеджерлердің де сенімі өте төмен болуы, олардың өз акцияларын ашық нарықта сату-сатып алу операцияларын жүргізуден бас тартуына, сондай-ақ аталған үрдістің қосымша инвестиция көзі екендігіне сенімсіз қарайды. Экономикалық факторлардың жиі өзгерістері қазіргі таңда Қазақстан қор нарығын дамыту мақсатында ұзақ мерзімді инвестициялық стратегия жасау қажеттілігін туындатады және бұл бағытта фундаменталды зерттеулер көмегімен сценарийлерді ұсыну зерттеудің өзектілігін көрсетеді [2].

Әлемдік қаржылық дағдарыс ішкі ресурстың ұлттық экономиканы дамыту үшін аса маңызды және сенімді болып табылатындығын көрсетті. Экономикаға тартылмаған ішкі қаржы ресурсының көлемі, сарапшылардың бағалауы бойынша ЖІӨ 5-тен 12% құрайды. Бұл жерде халық пен кәсіпорындардың қоры туралы айтылған, өйткені олардың көбісі операцияларды қазақстандық бантке жүргізбейді. Сондықтан, қаржыландырудың ішкі көзін жұмылдыру (мобилизациялау) маңызды міндет болып табылады. Бұл аспектіде банктің зейнетақы қорының, сақтандыру ұйымдарының қаражаты сияқты сыртқы дереккөзді ішкіге қорландыру ақцентін ауыстыру қажет, сонымен қатар қор нарығын дамыту, экономикада қаржыны тарату механизмін жетілдіру қажет [3, 281 б.].

Қаржылық қиыншылықтарға қарамастан, қазақстандықтардың өмірі күннен-күнге жақсаруда. Егер 1994 жылы адам санына шаққанда ЖІӨ 700 доллар болса, ал 2009 жылы 6000 доллардан асты, яғни 10 есе өсті. Қазақстанның 2020 жылы жоғарғы деңгейдегі табыстылығымен ерекшеленетін мемлекеттер қатарына қосылу үшін, 2014 жылы ЖІӨ бойынша көрсеткіші 10 мың долларға жетуі керек [3, 305 б.]. Дербес экономикалық категория ретінде бағалы қағаздарды сату мен қайта сату жөніндегі операцияларды жүзеге асыру жолымен кәсіпорындардың, фирмалардың, банктердің, жинақтаушы зейнетақы қорларының, сақтық институттарының, мемлекеттің және халықтың уақытша бос ақшасын жұмылдыруды, бөлуді және қайта бөлуді қамтамасыз ететін нарықтық қатынастардың жиынтығы ретінде –қаржы нарығы саналады. Ол нарықтық қатынастар жүйесінің құрамды бөлігі болып табылады және тауар, ақша, несие, сақтық, валюта және басқа нарықтармен (капитал, жұмыс күші, тұрғын үй, жер, алтын және тағы басқа нарықтармен) етене байланысты. Нарықтық қатынастардың құрылымында да, мемлекет тарапынан оларды реттеу механизмінен де қаржы зор рөл атқарады [4]. Әлеуметтік бағытталған нарықтық экономикаға өту жағдайындағы мемлекет ролінің мәселесі Қазақстан үшін актуальді болып табылады. Ол әліге дейін дискуссия және түрлі бағалау пәні болып қалады, бірақ экономикалық өсудің міндетті және маңызды құраушысы сияқты белсенді саясатты өткізуге көну керектігі мағыналас. Қазақстан Республикасының темір жол саласы құрылғаннан бері де өте ұзақ уақыт өтті және бұл оның артықшылықтары мен кемшіліктерін бағалау, соңғыларын түзету, орын алған және уақыт өте келе пайда болатын, олқылықтарды толықтыру үшін жеткілікті мерзім. Бұл мерзім оның тиімділігін

ғылыми бағалауға, заманауи қаржы саясатты қалыптастыру және жүзеге асыру жайлы толғануға, қаржы саласының даму үрдістерін айқындауға негіз болады. Бұл осы тәжірибеде қалай қолданылып жатқандығын, оның нені қабылдағандығын, нені қабылдамағандығын және қолданыста қандай бағытты бетке ұстағандығын көру үшін тәуір желеу. Бүтіндей алғанда, біздің мемлекетіміздің өтпелі кезеңінде уақыт сынына төзе білгендігін айта кету керек. Оның негізге алынатын ережелері біздің мемлекетімізде бекіген, қоғамдық қатынастарды қаржылық дағдарыстан қорғау үшін жеткілікті қаржылық база қызметін атқаруға қазіргі жағдайда да қабілетті [5]. Талқыланып жатқан темір жол саласын біз қалай сынағанымызбен де, оның әрекеті барлық орын алған кемшіліктерді ескергенде жаңа саяси, қоғамдық және экономикалық қатынастардың қалыптасуына ықпал етті. Темір жол саласының артықшылықтары болғанмен де, бірақ ол енді байқалып жатқан, кемшіліктерден сытылып кете алмады.

Оның мұнысы әбден табиғи құбылыс: қаржы дағдарысынан қорғайтын, адамның өзі жетілмегендіктен, мемлекеттің кез – келген осыған қатысты қаржы саясаты да жетілмеген болады. Өмір бір орнында тұрмайды, сондықтанда оның әрбір өзгерістерін бақылап отыру және қолданыстағы пайда болған мәселелерді жоя отырып, тиісінше әрекет ету керек [6]; [7]. Бұл мақаланың аясы темір жол саласының материалдарының барлығын қамтуға мүмкіншілік бермейді, сондықтанда, менің ойымша әрі қарай жетілдіруді қажет ететін, тек кейбір қағидаларына тоқталамын.

Қазақстан Республикасының темір жол саласы қаржылық экономикасы тиімді мемлекеттік реттеудің теориялық және практикалық сұрақтары саланы зерттеу әлі өзіндік зерттеу пәні болмады. Темір жол саласының экономикасын мемлекеттік реттеудің қалыптасуы, басқа нарық біздің мемлекет ерекшелігін ескеретін жаңа ғылыми құрастыруды енгізуді талап етеді. Бұның барлығы осы мәселелерді терең зерттеу қажеттігін алдын ала анықтайды. Темір жол Қазақстандықтардың өміріне енгелі қашан. Темір жол көлігіңсіз ел экономикасын елестету де қиын. Поездар миллиондаған адамдар үшін үйреншікті, әрі қайталанбас қозғалыс құралына айналды. Темір жолдың арқасында Қазақстан тәуелсіздігі қанатын қатайтып, нығая түсті десек қателеспеспіз.

Еліміздің темір жол көлігінің үлесіне жалпы жүк айналымының 70%-ы, жолаушы тасымалы айналымының 60%-ы тиіп отыр [8]. Осы жайт, тек темір жол магистралінің бүгінгі жұмысын үлкен жауапкершілікпен қамтамасыз етіп қана қоймай, оның болашағын байыптылықпен бағдарлап жасауды жүктейді. Қазіргі кезеңде темір жол көлігін басқару негіздеріне әсер ететін, институционалдық өзгерістер жүргізу, бірқатар нормативтік-құқықтық кесімдерге өзгерістер енгізу, сондай-ақ, реформалар процесін мемлекеттік қолдау қажет. Жолаушылар тасымалын субсидиялау проблемаларын шешу сияқты міндеттер деңгейі және олардың әлеуметтік мәні мемлекеттің тікелей қатысуын талап етеді. Бұл проблемаларды одан әрі тек жалғыз “Қазақстан темір жолы” ҰК” ЖАҚ-тың күш салу есебінен шешу Қазақстанның темір жол саласындағы инвестициялық ресурстардың тапшылығы проблемасын жоймайды [9].

Осы инвестициялар негізгі құралдарды жаңартуға, босайтын өндірістік қуаттар мен персонал, соның ішінде күрделі қалпына келтіріп жөндеу, жаңа локомотивтер мен вагондарды жаңғырту және құрастыру жөніндегі зауыттар негізінде жаңа жолдарды салуға тарту қажет. Әлбетте, темір жол көлігін жан жақты жаңартуға байланысты жүргізіліп отырған саясат оның болашақтағы рөлін арттыра түседі. Саланың тиімділігі өсіп, XXI ғасырға сай дами түсетін болады. Нәтижесінде, темір жол Қазақстан экономикасының өсіп келе жатқан талаптарына толығымен жауап беретін болады.

Еліміздің бірегей транзиттік әлеуетін жүзеге асыруға қолайлы жаңа мүмкіндіктер пайда болады.

Отандық және шетелдік инвесторлар салаға аударған қаржылай салымдарының бағасын бағалай алады. Темір жол саласы басымды орын алатын Қазақстан көлігінің тұрақты жұмыс істеуі шикізаттық бағдардағы экономикамыздың қызмет етуінің ажыратылмас шарты болып табылады. Сала дамуының жаңа деңгейі Қазақстан темір жолының техникалық жарақталуын айтарлықтай жақсартуға, оны 2015 жылы дүниежүзілік стандартқа жақындатуға, транзиттік әлеуетті арттыру арқылы бәсекелестіктің жоғары деңгейіне, жылжымалы құрам паркінотандық жаңа локомотивтермен және вагондармен жинақтауға, импорт алмастыру деңгейін арттыруға, көліктік инфрақұрылымды дамытуға мүмкіндік береді [10].

Отандық өндірістік өнімдердің өзіндік құнындағы көліктік шығындарды азайту экономикалық өсуге және мемлекеттің экономикалық қауіпсіздігін нығайтуға әсер етеді. Отандық көлік жүйесінің экономикалық қауіпсіздік проблемасы республика қауіпсіздігі үшін ерекше маңызы бар, сондықтан

оны шешу үшін мемлекеттің жан жақты қолдауы қажет. Қандай да болмасын жағдайда экономиканың өмірлік маңызды қажеттіліктерін және тұрғындардың тасымалға деген қажеттіліктерін қанағаттандыра алатын әрі төтенше жағдайларда оның жұмыс істеуге дайын болуын қамтамасыз ете алатын көліктің даму деңгейін қамтамасыз ету талап етілді, оның өзіндік ішкі және сыртқы қатерлерге қарсы тұра алуы қажет. Тасымалдау процесі теміржол көлігінің негізгі өндірісі болып табылады, сондықтан оны ұйымдастыру “Қазақстан темір жолы” ҰК” ЖАҚ-тың барлық техникалық кешеніне қойылатын сандық және сапалық талаптарды анықтайды, оның салдары ретінде оны жүзеге асырудың қажетті материалдық және еңбек ресурстарын белгілейді [11].

Дүниежүзілік тәжірибені алға тартсақ операциялық қызметті оңтайландыру жөніндегі іс шаралардан болатын тиімділікті тасымалдау қызметінің ағымдық шығындарын 7-10% үнемдеу деп бағалауға болады [12]; [13]. Тасымалдау процесін ұйымдастыру жалпы желілілік технологияның оңтайлы вариантын таңдауды және ең аз пайдалану шығындарды қамтамасыз ететін жоспарланып отырған жүк ағындарын (вагон ағындарын ұйымдастыру, поездар қозғалысының графигін әзірлеу, локомотивтер мен локомотив бригадаларыг үйлестіру және т.б) игеруді қамтамасыз етуі тиіс.

Тасымалдау процесін тиімді басқару шын мәніндегі тасымалдау процесін жүзеге асыруда әзірленген графиктен ауытқуын азайтуға бағытталуы тиіс. Операциялық жоспар инфрақұрылымға қойылатын шын мәнінде ағымдық және жоспарлы тасымалдарға қажетті талаптарды нақты белгілеуге мүмкіндік береді. Бұл шамадан тыс жолдардың, сигнализация және байланыс құрылғыларының тізімін және т.б нақтылауға, сондай ақ инфрақұрылымның техникалық дамуының басымдылықтарын белгілеуге мүмкіндік туғызады.

Соңғы он жылдың ішінде тасымалдар көлемі айтарлықтай азайды, сондықтан бүгінгі күні Қазақстанның темір жол саласында артық активтер бар. Артық активтерді сәйкестендіру және жоюдың мақсаты оларды күтіп ұстаумен байланысты пайдалану шығындарын, сондай ақ оларды қалпына келтіру бойынша залалдарды азайту болып табылады.

Жүк тасымалдарының көлемін, құрылымын және бағыттарын өзгерту бір жағынан артық негізгі қорлар бар (локомотивтер мен жүк вагондар паркінің саны, станциялық жолдар мен аз пайдаланылатын желілердің пайдалану ұзындығы, станциялар мен бөліну қосындарының саны және т.б екінші жағынан жылжымалы құрамның кейбір түрлерінің жетіспеушілігімен ашық вагондар, мұнай құйатын цистерналар, магистральдық тепловоздар байланысты олардың тапшылығы байқалады, тасымал жиі болатын телімдерде инфрақұрылым жағдайларының нашарлауына моральды және табиғи тозған, ескірген автоматтандырылған басқару жүйесін қолдануға әкеліп соқты. Негізгі активтерді оңтайландыру мақсатында олардың артықтарын жою және қолданылып жүргендерді қалпына келтіру әрі жаңа активтер сатып алудың өгжей тегжейлі бағдарламасын белгілеу керек. Басқа сөзбен айтатын болсақ саланың техникалық кешенін қолданылып жүрген және болжамданып отырған көлемдерге және тасымалдардың құрылымына сәйкеске келтіру керек.

Қолда бар жолдарды талдау және оларға қойылатын талаптар оларды қысқартудың ұзақ мерзімді бағдарламасын жүзеге асыру қажеттілігіне нұқсайды. Азия даму банкімен Еуропалық қайта құру және даму банкі сарапшыларының бағалары бойынша бас, станциялық және арнаулы жолдардың ұзындығы 2014 жылға қарай 25% қысқарту керек [14]. Негізінен станциялық және кірме жолдардың, сондай ақ аз қолданылатын желілердің ұзындығын қысқарту керек. Сонымен бірге жүк жиілігі жоғары емес желілерде оларды қалпына келтіру үшін қажетті күрделі шығындарды азайту үшін қос жолды телімдерді қос қосындылы дара жолға ауыстыру қажет. Жолдың ұзындығын қысқарту екінші қайта салуға жарамды жолдың үстіңгі материалдарының біразын алуға мүмкіндік береді. Сарапшылардың пікірі бойынша айтарлықтай қысқартуды локомотив паркіндеде жүргізу керек. 1997 жылы басталған үрдісті жалғастыру үшін, қызметету мерзімі өтіп кеткен локомотивтер қалпына келтірілмей немесе жөнделмей есептен шығарылатын болады.

Локомотивтердің мүккәмал паркі 2006 жылға қарай 1473 бірлікке дейін, яғни 25% қысқартылды және бұдан әрі локомотив паркін жоспарланып отырған жанарту ескеріліп 2014 жылға қарай 1200-1300 бірлікке дейін қысқартылды [15].

Осы кезең ішінде барлық паровоздар есептен шығарылды, магистральдық тепловоз паркі 430 бірлікке дейін, электровоздар 500 бірлікке, маневрлік тепловоздар 380 бірлікке дейін қысқартылды.

“Қазақстан темір жолы” ҰК” ЖАҚ- тың жүк вагондар паркінде қызметету мерзімі өткен вагондардың жеке салмағы үлкен қолда бар вагондардың 35% тұзу күйде емес. 1993-2000 жылдар ішінде мүккәмал паркінің вагондарын есептен шығарудың орта жылдық қарқыны 3%-дан астам болды [16].

2015 жылға қарай қызметету мерзімін ұзарту үшін күрделі жөндеудің және вагондар сатып алудың жоспарланып отырған көлемі ескеріліп олардың паркін мың бірлікке жеткізу көзделіп отыр.

Оның ішінде ашық вагондардың жеке салмағы көп болады. Астана және Алматы арасында қатынайтын жүрдек поездың тұрақты қатынасын 2004 жылдың үшінші тоқсанында қамтамасыз етуді межелеп отырмыз. 2003 жылдың шілде айында Қазақстанға жаңа үлгідегі 44 «Тальго» вагондары жеткізілді. Осы вагондардан жолаушылар құрамы жасақталынды.

Инвестициялық бағдарламаға келетін болсақ оның негізгі мақсаты саланы жылға қарай мыналар арқылы жаңа сапалық техникалық деңгейге шығару болып табылады: негізгі магистралдарда қазіргі заманғы жол техникасын қолданып инфрақұрылымды оңалту; жаңа теміржол желісінің құрылысы; саланы толық ақпараттандыру, автоматтандырылған диспетчерлік басқару орталығы АДБО енетін қазіргі заманғы тасымалдау процесін басқару орталығын құру, талшықты оптикалық байланыс желісінің құрылысы; жылжымалы құрамды қалпына келтіру және жаңарту үшін отандық зауыттық жөндеу базасын локомотив пен вагон шығару және жаңа импорт алмастырушы өндірістер құру; отандық салалық ғылымды қалыптастыру; өндірістік процестерге жаңа ресурс үнемдеуші технологияларды енгізу; негізгі қорларды жоспарлы алдын ала жөндеу жүйесінен олардың жағдайы және орындалған жұмыс бойынша жөндеу жүйесіне көшу мақсатында қазіргі заманғы диагностикалық құрамдарды қолдану. Бағдарламада көзделген жобаларды жүзеге асыру жылжымалы құрамды қазіргі заманғы талаптарға сәйкес техникалық экономикалық өлшемдерін арттырып және инфрақұрылым элементтерін жаңарту паркті отандық локомотивтермен және вагондармен жинақтау жолымен жоспарлы ауыстыру арқылы бұдан әрі саланың тұрақты дамуын қамтамасыз етуге мүмкіндік береді [17].

Бұл Қазақстандық темір жолдардың техникалық жарақталуын 2015 жылға қарай дүниежүзілік деңгейге жақындатуға және бәсекелестің жоғары деңгейіне қол жеткізуге мүмкіндік туғызады. Инвестициялық бағдарлама бір жағнан ТМД елдерінің көпшілігіне тән Кеңес Одағының Теміржол желісінің бір орталықтан технологиялық тәуелсіздікте болуы, баламалы транзиттік каридорлардың дамуы, темір жол көлігінің негізгі құралдарының моральдық тозуы, ғылым мен технологияның алдыңғы жетістіктерінен технологиялық артта қалуы, 90-шы жылдары тасымал көлемінің күрт төмендеуімен байланысты артық өндірістік қуаттылықтардың, жылжымалы құрам мен контингентінің мөлшерінің көп болуы сияқты бірқатар тарихи факторлар ескеріліп жасалған.

Екінші жағынан саланың шектелген қаржылық жағдайында ауыр экономикалық өсуден ресурс үнемдеуші жоғары технологилардың және саланы басқарудың жаңа жүйесі базасындағы икемді жаңа экономикалық модельге көшумен сипатталатын инвестициялық стратегияны қолдану қажеттілігі ескерілген. Мұндай стратегия экономикалық өсу нүктелерінде инвестициялық ресурстарды шоғырландыру арқылы инвестициялық процесті түбегейлі қайта құруды талап етеді.

Соңғы жылдары қол жеткізілген Қазақстан Республикасының экономикалық өсуі қамтамасыз етуші және тасымалдаушы қызметтегі бәсекелестікті дамытуға және жеке меншік инвестицияларды тартуға бағытталған темір жол көлігін одан әрі қайта құрылымдау қажеттілігін белгілейді. Осымен қатар қайта құрылымдаудың негізгі қағидаттарының бірі темір жол желісін мемлекеттің меншігінде сақтап қалу және оны Қазақстан Республикасы экономикасының қажеттілігін барынша қанағаттандыру және транзиттік әлеуетіе кеңейту мақсатында дамыту болып табылады [18].

Сонымен бірге одан әрі қайта құрылымдау қажеттілігі Магистральдық желі операторының Ұлттық тасымалдаушыдан қаржылық бөлу және магистральдық желіге барлық тасымалдаушылардың бірдей қол жеткізуін қамтамасыз ету бөлігіндегі оның іс шараларын Темір жол көлігі туралы Қазақстан Республикасының Заңына, сондай ақ темір жолдың әлеуетті бәсекелестік тасымалдау қызметін табиғи монополиялық қызметтен бөлу бөлігінде Табиғи монополиялар туралы Қазақстан Республикасының Заңына сәйкес келтірумен байланысты. Темір жол көлігінің мемлекет пен қоғам үшін оңтайлы қызметету жүйесіне қол жеткізу қайта құрылымдаудың мақсаты болып табылады.

Аталған мақсатқа қол жеткізу үшін мына міндеттерді шешу көзделеді: темір жол көлігінің нормативтік құқықтық базасын жетілдіру; қамтамасыз ету қызметін негізгі қызметтен бөлу;

магистральдық темір жол желісін тың пайдалану құқығын беру арқылы тасымалдаушылардың бәсекелес нарығын құру; өндірістік қуаттарды оңтайландыру, темір жол көлігінің тиімділігін арттыру; жолаушылар тасымалын субсидиялау мәселелерін шешу. Темір жол көлігі туралы Қазақстан Республикасының Заңына сәйкес Ұлттық темір жол компаниясы Магистральдық желі операторы барлық тасымалдаушылардың магистральдық темір жол желісін пайдаланудың тең құқығын қамтамасыз етеді.

Тасымалдау қызметінде бәсекелестік дамыту өз жылжымалы құрамы бар жаңа тасымалдаушылардың пайда болу есебінен қамтамасыз етілді.

Қазіргі жағдайда мемлекетке келесіге негіздейтін темір көлігі саясатын өзінің қол астына алу қажет: түрлі иеліктегі темір жолдың барлық түрлері мен категорияларды алатын темір жолдарды реттеудің бір жүйеге келуі; оның экономикалық мағынасында темір жолдың әлеуметтік ролі артықшылығын мойындауда; басқа салалар қарқынымен салыстыру бойынша (озып келе жатқан) темір жолдың дамуын қамтамасыз етуге.

Құрылымдық қайта құрумен темір жол көлігі саласында тарифтік және салықтық саясатты жаңартуда негізгі көлемді республика территориясы арқылы өтетін және олар республиканың ішкі тұтынуын қанағаттандыруға қызметететін, жаңа транспорттық коридорлардың дамуына назар аудару керек.

Тасымалдауды арзандатуға бағытталған транспорттық мәселелердің шешілімінсіз, темір жол жүйесінің сапасы мен сенімдігін көтеруге экономика сферасында интеграциялық мәселелерді шешу мүмкін емес.

Қазақстанға тек қана әртүрлі тасымалдау қызметін қауыпсіздендіру емес, жалпылама ел экономикасын көтеру мүмкіндігін қамтамасыз ететін, терең зерттелген темір жол көлігі кешенін дамытуға мемлекеттік орта мерзімді бағдарлама (инвестициялаумен қамтамасыз ететін) қажет.

Республиканың транзитті потенциалын жүзеге асыру тиімділігі үшін негізгі қауіп, өзінің территориясына транзиттік ағымдарды тарту бойынша шектес мемлекеттердің белсенді саясаты.

Егер Қазақстанда темір жол көлігі объектілері салықтық түсімдердің көзі ретінде қарастырыла берсе, бұл объектілер салынады, бірақ көрші елдерде.

Солай етіп, Қазақстанның темір жол көлігі өзін дамыту үшін негізгі қорды жоғалтады, ал республиканың өзі экономикалық коллапсқа ұшырайды. Нарықтық бәсекелестіктің негізінде теміржол көлігінің қамтамасыз ету (қосалқы-көмекші) қызметі одан әрі дамиды. Саланың жеке мүліктің негізінде құрылған кәсіпорындар, бөтен ұйымдар көрсететін қызметтердің көлемі артады. Қазақстан темір жолдарының желісі толығымен тұйықталады.

Көлік коридорлары қажетті жүк ағындарын, соның ішінде транзиттік жүк ағындарын өткізе алады. Республика аумағында жүк және жолаушылар тасымалдары бір пункттен екінші пунктке дейінгі ең қысқа маршрут бойынша жүзеге асырылады. Қазіргі уақытта темір жол саласын реформалаудың жаңа кезеңі өтіп жатыр, оның барысында ішкі нарықта да, сыртқы нарықта да тасымалдау қызметіндегі бәсекелестікті одан әрі дамыту ұсынылады.

Бірыңғай экономикалық кеңістікті қалыптастыру шеңберінде тауар нарықтарын кеңейтуді және бәсекелестікті күшейтуді ескере отырып, соңғысы ерекше өзекті. Кеден одағына кіретін елдердің Бірыңғай экономикалық кеңістігін қалыптастыру тауарлардың, жұмыстар мен қызметтердің кедергісіз қозғалысы үшін нарықтарды ашу ұсынылады, бұл темір жолға да тікелей қатысты.

Бірыңғай кеден одағы елдеріндегі темір жол саласы реформалау сатысында тұр. Бұл ретте, саланың қолданыстағы және мақсатты модельдерінде қағидатты айырмашылық бар. Айырмашылық, атап айтқанда темір жол көлігінің нарық саласының заңнамалық айқындамаларында [19, 26 б.]. Қазіргі уақытта Қазақстан темір жолының жай-күйі табиғи тұрғыдан тозған активтермен, моральдық тұрғыдан ескірген технологиялармен, қызметтің бәсекеге қабілетсіз мінездемесімен сипатталады, бұл ұлттық тасымалдаушы «ҚТЖ» ҰК» АҚ-ның шетел компанияларымен бәсекелес болуына мүмкіндік бермейді. Сондықтан, сыртқы нарықтарда бәсекелес болу үшін Қазақстан темір жол инфрақұрылымының тиісті деңгейін ұсынуы тиіс. Қазақстанның темір жол көлігі қазіргі заманғы талаптарға толығымен бейімделуі, тең құқықты бәсекеге қабілетті қатысушы ретінде тасымалдаудың ғаламдық нарығына үйлесімді кіруі тиіс. Осыған байланысты, халықаралық бәсекелестіктің күшеюін ескере отырып, Қазақстан Республикасының темір жол саласы үшін мемлекеттік қолдау шараларын қабылдау қажет. Сол

уақытта мемлекеттік қолдаудың мұндай шаралары осы салаларды монополияландыруға бағытталмауы тиіс. Біздің еліміздегі шынайы жағдайды ескеру керек. Шенеуніктердің тежеусіз билігі және жергілікті буржуазиямен жинақталған, зор капитал жағдайында меншіктің бөліске түсуі әбден мүмкін: заңды тұлғаларды рейдерлік басып алу (әсіресе, темір жол саласында). Аталған мәселелер, оның ішінде нарықтың осы сараланымында бәсекелестікті дамытуды әзірленіп жатқан көлік инфрақұрылымын дамыту жөніндегі 2010-2014 жылдарға арналған салалық бағдарламасы шеңберінде шешу ұсынылады.

Кесте 1 - Көлік инфрақұрылымын дамыту жөніндегі 2010-2014 жылдарға арналған салалық бағдарламасы

<p>Күшті жақтары</p> <ul style="list-style-type: none"> - Еуропа мен Азия арасындағы коммуникациялық ағынның ортасында қолайлы орналасуы мен негізделген Қазақстанның транзиттік-көліктік әлеуеті; - темір жол саласын реформалау (ішкі нарықта да, сыртқы нарықта да тасымалдау қызметінде бәсекелестікті одан әрі дамыту); - темір жол көлігінің барлық мерзімде тәулік бойына қызмет көрсетуге ықпал етуі. 	<p>Әлсіз жақтары</p> <ul style="list-style-type: none"> - Қазақстан темір жолының бәсекеге қабілетсіздігі: табиғи тұрғыдан тозған активтері, моральдық тұрғыдан ескірген технологиялары; - «ҚТЖ» ҰК» АҚ компаниялар тобының монополиялық үлесінің темір жол тасымалы нарығында сақталуы; - темір жол салалары нарық субъектілерінің аффилирленуі; - қосалқы (қызмет көрсету) қызмет саласында бәсекелестікті шектеу; - темір жол көлігінің инфрақұрылымына тең қол жеткізбеу; - темір жол көліктері кәсіпорындары мен вокзалдардың меншік иелерінің өзара іс-әрекеттері мәселелерін реттейтін нормативтік құқықтық базаның болмауы.
<p>Мүмкіндіктер</p> <ul style="list-style-type: none"> - Бірыңғай экономикалық кеңістікті қалыптастыру шеңберінде тауар шекараларын кеңейту және бәсекелестікті күшейту (тауарлардың, жұмыстар мен қызметтердің кедергісіз қозғалысы үшін нарықтар ашу); - ұлттық транзиттік ресурсты іске асыру. 	<p>Қауіптер</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ұлттық тасымалдаушы «ҚТЖ» ҰК» АҚ-ның шетел компанияларымен бәсекелестіктің мүмкін болмауы; - қазақстан компанияларын нарықтың жоғары табысты сараланымдарынан ығыстыру.
<p>Автордың құрастыруымен.</p>	

Темір жол көлігін дамытудың негізгі мақсаттары: қозғалыс қауіпсіздігін қамтамасыз ете отырып, республиканың жолаушылар, жүк, почта және багаж тасымалына қажеттілігін толық және толассыз қанағаттандыру; саланың тұрақты дамуын қамтамасыз ететін жаңа сапалы деңгейге көшіру; отандық өнімнің өзіндік құнындағы көлік шығындарын төмендету, көлік қызметтерінің сапасын арттыру, олардың ассортименттерін кеңейту; теміржол көлігінің қызмететуінің экономикалық қауіпсіздігіне қол жеткізу; баламалы көлік коридорлары арқылы тасымалдар бәсекелестігінің тұрақты үдеуі жағдайында Қазақстанның транзиттік әлеуетін арттыру; жоғары технологиялық импорт алмастырудың көлемін арттыру болып табылады [20]; [21].

Темір жол саласы қаншалықты ауқымды болғанмен, оның соншалықты қиындықтары да бар екенін ескерген дұрыс. Осындай үлкен күрделі мәселелерге үлкен жауапкершілікпен қарап, істің оң өзгерістері мен атқарылуына көңіл бөлінуі керек. Кең байтақ жеріміздің асты үсті пайдалы қазбалармен мол қазынаға толы болғандықтан экономикамыздың өркендеп, қанат жая берері ақиқат.

Осы байлығымызды игеріп, өндіріп, өнімін игілікке пайдалану жолында темір жол саласы үлкен рол атқаруда, атқара да бермек. Маңызды бағыттағы мағыналы қызметіміз жалғасын таба береді демекпін.

Мақаланың қорытындыларын түйіндей келе, тұтастай алғанда, еліміздегі ең ауқымды шаруашылықтарының қатарынан саналатын, экономиканың күре тамыры деген атауға ие болған «Қазақстан темір жолы» ҰК» ЖАҚ тың болашағынан күтер үміт үлкен. Оның уақыт туындатқан қиыншылықтарды жеңіп, тәуелсіз мемлекетіміздің жарқын болашағы жолында абыройлы қызметете беретініне біздің де сеніміміз мол.

Пікірлердің барлығының қазіргі уақытта Қазақстан Республикасының қаржы саласында осы мәселелерді шешу үшін негізгі мәселелерді анықтау және шешудің жолдарын табу мүмкіншілігінің бар екендігіне келіп саятындығын айта кету керек.

ӘДЕБИЕТ

[1] Стратегия индустриально-инновационного развития Республики Казахстан на 2003-2015 годы. Утверждена Указом Президента Республики Казахстан от 17 мая 2003 года №1096. [Электронный ресурс]. - Режим доступа: http://ru.government.kz/docs/u031096_20030517.htm

- [2] ҚР Ұлттық банкінің қаржы нарығын реттеу және қадағалау. Комитетінің ресми сайты. [Электронный ресурс]. - Режим доступа: www.afn.kz
- [3] Кучукова Н.К. Макроэкономические аспекты реформирования финансово-кредитной системы за годы независимости Казахстана: предпосылки, тенденции и перспективы развития. - Астана: Мастер ПО, 2013 – 360 с. (2-издание). – 28 п.л.
- [4] Faroukh Nourzad. Financial development and productive efficiency: a panel study of development and developing countries. // *Journal of economics and finance*. // Volume 26 – 2012. – 139 p.
- [5] Тренёв Н.Н. Управление финансами: Учебник. – М.: ИНФРА – М, 2000.
- [6] <http://adilet.zan.kz>
- [7] Уильямсон О.И. Вертикальная интеграция производства: соображения по поводу неудач рынка // Теория фирмы. / Под ред. В.М. Гальперина. - СПб.: Экономическая школа, 1995. – С. 36.
- [8] Атамкулов Е.Д., Жангаскин К.К. Железнодорожный транспорт Казахстана.(Реструктуризация и пути интеграции в мировую экономику). – Алматы: Экономика, 2003.
- [9] Атамкулов Е.Д., Жангаскин К.К. Железнодорожный транспорт Казахстана (Активы и экономика). – Алматы: Экспресс, 2005.
- [10] Атамкулов Е.Д., Жангаскин К.К. Железнодорожный транспорт Казахстана (Перевозочный процесс). – Алматы: МТиА, 2004.
- [11] Закон Республики Казахстан от 8 декабря 2001 года – № 266-II «О железнодорожном транспорте» (с изменениями и дополнениями по состоянию на 29.09.2014 г.). [Электронный ресурс]. - Режим доступа: http://online.zakon.kz/Document/?doc_id=1026596
- [12] Лайсонс К., Джиллингем М. Управление закупочной деятельностью и цепью поставок: Пер. с 6-го англ. изд. – М.: Инфра-М, 2011. – 798 с.
- [13] Линдерс М., Джонсон Ф., Финн А., Фирон Г. Управление закупками и поставками: Пер. с англ. – 13 изд. – М.: Юнити-Дана, 2007. – 751 с.
- [14] Никитин О.А. Зарубежный опыт реформирования системы управления пассажирскими перевозками на железнодорожном транспорте. / <http://www.raexpert.ru/conference/2006/>
- [15] Саркисов С.В. Управление логистикой: Учебное пособие. – М.: Бизнес-школа «Интел-Синтез», 2001. – С.52.
- [16] Пикалин Ю.А., Лисенко О.А. Построение функции текущих затрат, связанных с освоением прогнозных пассажиропотоков в пригородном сообщении на направлениях с N-опорными станциями. // актуальные проблемы железнодорожного транспорта: Сб. научн. тр. / Под ред. В.Л. Федяева. – Челябинск: Филиал Уральского государственного университета путей сообщения, Челябинский институт путей сообщения, 2005. – С.60-71. // <http://5fan.info/ujqotruiqiqemapol.htm>
- [17] Лисенко О.А., Рачек С.В. Пути совершенствования экономического управления текущими затратами в интегрированных производственных системах (на примере железнодорожного транспорта). // Труды Всероссийской научно-технической конференции, посвященной 125-летию Свердловской железной дороги, в 3-х томах. Т.3. – Екатеринбург, 2003. – С. 520-527. // <http://5fan.info/ujqotruiqiqemapol.htm>
- [18] Калинин С.А. Проблемы организации пассажирских перевозок в пригородном сообщении. // <http://www.raexpert.ru/conference/2006/railway/stenogramma/kalinin>
- [19] Калиев Е.Ж. «Вековая деятельность железнодорожного транспорта Казахстана». – Алматы: РГП «Қазақстан темір жолы», 2002.
- [20] Цветков В.А., Медков А.А. Государственное стимулирование инвестиционной активности железнодорожных компаний. // Экономика региона, 2007, Приложение к № 4(12). – С. 117-132.
- [21] Вилицов М.В. Государственно-частное партнерство: политико-правовой аспект. // http://www.rusrand.ru/public/public_7.html.

REFERENCES

- [1] Strategy of Industrial and Innovation Development of Kazakhstan for 2003-2015. Approved by Decree of the President of the Republic of Kazakhstan dated May 17, 2003 №1096. [Electronic resource]. - Mode of access: http://ru.government.kz/docs/u031096_20030517.htm (in Russ.).
- [2] Financial market regulation and supervision of the National Bank of the Republic of Kazakhstan, www.afn.kz (in Kaz.).
- [3] Kuchukov N.K. Macroeconomic aspects of reforming the financial system over the years of independence of Kazakhstan: background, trends and prospects. - Astana: Master Software, 2013 - 360 p. (2e edition). - 28 pp. (in Russ.).
- [4] Faruh Nurzad, Financial development and productive efficiency: a panel study of development and developing countries. // *Journal of economics and finance*. *Journal of economics and finance*, Volume 26, 2012, 139 p. (in Eng.).
- [5] Trenev N.N. Financial Management: Textbook, M, *INFRA M*, 2000 (in Rus.).
- [6] <http://adilet.zan.kz> (in Rus.).
- [7] Uilyimson O.I., Williamson O.I. The vertical integration of production: views on the failure of the market // The theory of the firm. / Ed. VM Halperin. - SPb.: The School of Economics, 1995. - p. 36 (in Russ.).
- [8] Atamkulov E.D., Jangaskin K.K., *Almati, Economica*, 2003 (in Rus.).
- [9] Atamkulov E.D., Jangaskin K.K., *Almati, Ekspres*, 2005 (in Rus.).
- [10] Atamkulov E.D., Zhagaskin K.K. Railways transport of Kazakhstan (transport process). - Almaty MTiA 2004 (in Russ.).
- [11] Law of the Republic of Kazakhstan dated December 8, 2001 - № 266-II «On railway transport" (izmeneniyamii with amendments as of 09.29.2014). [Electronic resource]. - Access: http://online.zakon.kz/Document/?doc_id=1026596 (in Russ.).

[12] Laysons K., Gillingham M. Management procurement and supply chain: Tran. 6th Eng. ed. - M.: INFRA-M, 2011. - 798 p. (in Russ.).

[13] Linders M., Johnson F., Flynn G., Fearon H. Procurement and supply management: Per. from English. - 13 Vol. - M.: Unity Dan, 2007. - 751 p. (in Russ.).

[14] Nikitin O.A. International experience of reforming the system for passenger traffic on the railways. // <http://www.raexpert.ru/conference/2006/> (in Russ.).

[15] Sarkisov S.V. Logistics Management: Textbook. - M.: Business School "Intel-Synthesis", 2001. - P.52. (in Russ.).

[16] Pikalin Y.A., Lysenko O.A. Building functions ongoing costs associated with the development of predictive passazhiropotokolv in suburban areas to the N-reference stations. // Supercedes the problems of rail transport: Sb.nauchn.tr. / Ed. VL Fedyaeva. - Chelyabinsk branch of the Ural State University of Railways, Chelyabinsk Institute of Communications, 2005. - p.60-71. // <http://5fan.info/ujqotruiqemapol.htm> (in Russ.).

[17] Lysenko O.A., Rachek S.V. Ways to improve economic governance in the current costs of integrated production systems (for example, rail transport). // Proceedings of the All-Russian scientific and technical conference devoted to the 125th anniversary of the Sverdlovsk Railway, 3 vols. V.3. - Ekaterinburg, 2003. - p. 520-527. // <http://5fan.info/ujqotruiqemapol.htm> (in Russ.).

[18] Kalinin S.A. Problems of the organization of passenger transport in the suburban traffic. // <http://www.raexpert.ru/conference/2006/railway/stenogramma/kalinin>

[19] Kaliev E.Zh. "The age-old activity of railway transportation of Kazakhstan." - Almaty: RGP "Kazakhstan Temir Zholy", 2002. (in Russ.).

[20] Tsvetkov V.A., Medkov A.A. State stimulation of investment activity of railway companies. // The region's economy, in 2007, Annex 4 to the number (12). - p. 117-132.

[21] Vilisov M.V. Public-private partnership: political and legal aspects. // Http://www.rusrand.ru/public/public_7.html.

УПРАВЛЕНИЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ ФИНАНСОВОГО РЫНКА КАЗАХСТАНСКИХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ В УСЛОВИЯХ КРИЗИСА

Н.М. Алашбаева
Nukanai09@mail.ru

Казахский национальный исследовательский технический университет им. К.И. Сатпаева, Алматы, Казахстан

Ключевые слова: менеджмент, кризис, инвестиции, реформа, стратегия.

Аннотация. Целью работы является изучение теоретических и практических аспектов государственного регулирования экономики сферы казахстанских железных дорог. Методологию работы составили методы эмпирического исследования, наблюдение, сравнительный метод. Результатами работы явился вывод о том, что в настоящее время возникла необходимость внедрения институциональных изменений, ряда нормативно-правовых документов, а также государственной поддержки по проведению реформ в сфере управления деятельностью финансового рынка казахстанских железных дорог в условиях кризиса. Автором в статье определены сильные и слабые стороны, а также преимущества и риски принятых программ по развитию транспортной инфраструктуры на 2010-2014 гг. Автором определены цели развития железнодорожного транспорта, к которым можно отнести: переход на новый качественный уровень обеспечения стабильного развития отрасли, необходимость полного удовлетворения и обеспечения пассажирских, грузовых, почтовых и багажных перевозок, снижение транспортных издержек отечественного перевозчика, повышение качества транспортной службы, расширение его ассортимента и др. Автор обосновывает, что необходимо прямое участие государства в решении проблем субсидирования пассажирских перевозок.

Областью применения результатов, полученных автором статьи, является совершенствование менеджмента финансового рынка казахстанских железных дорог в условиях кризиса. Выводы автора могут быть использованы в процессе преподавания на экономических факультетах дисциплин экономического цикла.

ALASHBAYEVA N.M.
MASTER'S DEGREE, DOCTORATE, 1 COURSE
Kazakh National Research Technical University named after K.I. Satpayev, Almaty, Kazakhstan
Management of the Kazakhstani rail ways financial market in the crisis conditions.

Правила оформления статьи для публикации в журнале смотреть на сайте:

[www:nauka-nanrk.kz](http://www.nauka-nanrk.kz)

<http://www.bulletin-science.kz/index.php/ru/>

Редакторы *М.С. Ахметова, Д.С. Аленов, Т.А. Апендиев*
Верстка на компьютере *С.К. Досаевой*

Подписано в печать 11.12.2015.
Формат 60x881/8. Бумага офсетная. Печать – ризограф.
15,2 п.л. Тираж 2000. Заказ 6.