

Қазақстан Республикасының көлік инфрақұрылымын дамытудың инвестициялық саясатын іске асыру механизмінің моделі

^{1*}АБДРАИМОВА Гульзира Кажигереевна, э.ф.к., аға оқытушы, Dilda_1000@mail.ru,

¹ТУРСЫНГАЛИЕВА Кырмызы Нурлановна, э.ф.м., оқытушы, kyrmyzy@mail.ru,

²ЛИСЕЦКАЯ Кристина, PhD, профессор, krystyna.lisiecka@ue.katowice.pl,

¹Қарағанды техникалық университеті, Қазақстан, 100027, Қарағанды, Н. Назарбаев даңғылы, 56,

²Катовицедағы экономика университеті, Польша, 40-287, Катовице, 1 Мамыр көш., 50,

*автор-корреспондент.

Аңдатпа. Зерттеудің мақсаты – Қазақстан Республикасының көлік инфрақұрылымын дамытудың инвестициялық саясатын іске асыру механизмінің модель жасау. Зерттеу әдістері – талдау және модельдеу. Көлік инфрақұрылымын дамытудың негізгі проблемалары, оларды шешу жолдары мен әсер ету факторлары қарастырылған. Көлік инфрақұрылымын дамытудың негізгі жолдары ұсынылды. Көлік инфрақұрылымын қалыптастырудың инвестициялық тетігі туралы түсінік берілді. Инвестициялық саясатты іске асыру тетігінің төрт моделі талданды. Жол желісін дамыту схемаларын әзірлеуге дәстүрлі тәсілде екі мәселе айқындалды. Өңірлік көліктік (жол) қамтамасыз етуді бағалаудың қолайлы және тиімді әдісі қаралды. Көлік инфрақұрылымының дамуы халықтың әлеуметтік-экономикалық дамуына ықпал етуі мүмкін екендігі дәлелденді.

Кілт сөздер: көлік, инфрақұрылым, инвестиция, логистика, экономикалық өсу, бәсеке, ұлттық экономика, автожолдар, теміржолдар, инвестор, ЖІӨ, бизнес, табыс, жоба.

Кіріспе

Көлік инфрақұрылымының тиімді дамуы ел экономикасына, сауданың өсуіне, шаруашылықаралық қатынастардың дамуына, нарықтық инфрақұрылымның дамуына, шығындар құрылымындағы көлік шығыстары үлесінің төмендеуіне мультипликативтік әсер етеді, бұл отандық тауарлар мен көрсетілетін қызметтердің бағалық бәсекеге қабілеттілігінің артуына алып келеді, бұл қаралатын тақырыптың өзектілігіне негіз болады.

Аумағы бойынша әлемде 9-шы орын алатын Қазақстан үшін көлікпен тек жүк тасымалдау ғана емес, сонымен қатар, өңірлерді дамыту, халықты жұмыспен қамту, бағаларға инфляциялық қысымды төмендету, адамдардың өмір сүру сапасы мен деңгейін арттыру және т. б. сияқты көптеген әлеуметтік проблемаларды шешу байланысты.

Осыған байланысты көлік инфрақұрылымын жетілдіру елдің үдемелі индустриялық-инновациялық дамуы мемлекеттік бағдарламасының маңызды бағыттарының бірі деп танылды. Сондықтан 2013 жылғы 26 қарашада көлік жүйесінің инфрақұрылымын дамытудың 2020 жылға дейінгі мемлекеттік бағдарламасы қабылданды.

Мемлекеттік бағдарламаның негізгі міндеттері Қазақстан аумағында ел ішінде жоғары және тиімді көлік байланысын қамтамасыз ететін қазір-

гі заманғы көлік-логистика жүйесін құру, республика аумағы бойынша жүк ағындарын ұлғайту және жерүсті, теңіз және әуе көлігінің барлық түрлерінің жұмысын үйлестіру болып табылады.

Мемлекеттік бағдарламаны іске асыру нәтижесінде 30 мың км автомобиль жолдары мен 8,2 мың км теміржол желілерін қайта жаңарту мен жөндеуді жүзеге асыруға мүмкіндік береді. 2020 жылға қарай теміржол жолдарының 81%-ы жақсы, 19%-ы қанағаттанарлық деп бағаланады деп күтілуде. Бұдан басқа, 650 локомотивті, 20 мыңнан астам жүк вагонын және 1 мың 138 жолаушылар вагонын жаңарту жоспарлануда. Сондай-ақ, 2020 жылға дейінгі бағдарламаға сәйкес елімізде барлық 302 теміржол вокзалына күрделі жөндеу жоспарланған.

Сондай-ақ, елдің шығысында логистикалық хаб және батысында теңіз инфрақұрылымын құруды жалғастыру қажет. Батыс бағытта Каспий порты арқылы экспорттық әлеуетті арттыруға Құрық портынан ауқымды паромдық өткелі және Боржақты – Ерсай теміржол желісі ықпал ететін болады.

Басқа елдердің негізгі логистикалық орталықтарында Қазақстанның қатысуын кеңейтетін тағы бір жоба-Қытайдың шығыс жағалауындағы Ляньюньган портында терминал құрылысы. Са-

рапшылар атап өткендей, Қазақстанның көлік әлеуетін іске асыру үшін маңызды жобалардың бірі Қытай Халық Республикасы бағытындағы транзит болып табылады. Шығыс көршісінде бір бөлігі Қазақстан аумағы арқылы өтетін «Батыс Еуропа – Батыс Қытай» ірі транзиттік авто дәлізін әзірлеу кезінде ставка жасалған болатын. ««Батыс Еуропа – Батыс Қытай» дәлізінің қазақстандық бөлігінің жалпы ұзындығы 2787 шақырымды құрайды және дәліздің басым бөлігінде жұмыстар аяқталды. Ляньюньган портындағы қазақстандық логистикалық терминал географиялық орналасуымен, Жапонияның Осака порты бар теңіз желісімен, Кореяның Пусан портымен, сондай-ақ Қытайдың бірқатар ірі порттарымен теміржол қатынасымен ерекшеленеді.

Көлік инфрақұрылымы әлеуметтік-экономикалық мәселелерді шешуде үлкен маңызға ие.

Көлік жүйесі:

- экономикалық өсу жағдайын;
- ұлттық экономиканың бәсекеге қабілеттілігін;
- халықтың өмір сүру сапасын арттыруды

қамтамасыз етеді.

Негізінде, инвестициялық механизм-бұл қажеттіліктерді анықтау үшін қолданылатын аналитикалық құралдар мен процестер. Ол осы қажеттіліктерді қанағаттандыра алатын жобаларды инвестициялау және бағалау, сондай-ақ, осы жобаларды қаржыландырудың ең жақсы тәсілдерін табу дегенді білдіреді. Бағалау модельдері-әр түрлі инвестициялық нұсқалардың артықшылықтарын бағалау және салыстыру үшін инвестициялық шешімдер қабылдау процесінде қолданылатын құралдар болып табылады. Инвестиция туралы шешім қабылдаудың бүкіл процесінде белгілі бір опцияның ықтимал құнын анықтау және есептеу үшін бір немесе көп факторлы талдау модельдерін қолдануға болады.

Жүйелік талдау модельдерін қолдана отырып, ресми бағалау негізінде (бір реттік бағалаудан айырмашылығы) көлік шенеуніктеріне нақты пайданы өлшеу кезінде таңдау жасауға және инвестициялау нұсқаларының басымдылығын анықтауға мүмкіндік береді.

Көлік саласындағы жобаның жалпы «өміршеңдігін» растау үшін қаржылық талдау жүргізу жеткіліксіз, өйткені ол жалпы экономикалық және жалпы өңір үшін пайданы ескермейді.

Осындай бағалаудың баламасы ретінде зерттеуде ұсынылған елдердегі шенеуніктер талдау модельдерінің толық спектрін қолданады. Бұл модельдер сандық көрсеткіштер мен сапалық бағалаудың теңгерімді арақатынасын қамтамасыз етеді және талдаудың келесі түрлерінің комбинацияларын қамтиды:

- шығындар мен пайдаларды талдау;
- бірнеше критерийлер негізінде талдау;
- экономикалық әсерді талдау;
- шығындардың тиімділігін талдау.

Көлік жобаларын талдауды өңірдің экономикалық дамуының неғұрлым кең контекстінде жүр-

гізу қажет.

Төменде жаңа көлік инфрақұрылымын құру жобасының арқасында аймақ алатын кейбір артықшылықтар келтірілген.

- Уақытты үнемдеу және көлік сенімділігінің жоғары деңгейі арқылы коммерциялық қызметтің тиімділігін арттыру.

- Ауқымды әсерді қамтамасыз ету және жұмыстың жаңа әдістерін енгізу есебінен бизнесті дамытуға инвестициялардың өсуі және неғұрлым жоғары инновациялық белсенділік.

- Көлік инфрақұрылымы іскерлік белсенділіктің катализаторы рөлінде болуының арқасында экономикалық кластерлерді жедел қалыптастыру.

- Еңбек нарықтарының тиімділігін олардың икемділігін арттыру және жұмыс орындарының қолжетімділігі.

Жаңа нарықтарға шығу мүмкіндігі есебінен бәсекелестікті дамыту келесілерді қарастырады:

- Сауда шығындарын қысқарту есебінен ішкі және сыртқы сауданы дамыту.

- Өмір сүрудің жоғары сапасымен қамтамасыз етілген, әлемнің түкпір-түкпірінен мамандардың өңірге келуінің арқасында экономикалық белсенділіктің өсуі.

Бүгінгі таңда инфрақұрылымды дамыту үшін қолға алынған кейбір қадамдарға қарамастан, Қазақстанның елеулі нәтижелерге қарағанда қажетті деңгейден артта қалуын біртіндеп қысқарту туралы айтуға болады. Қазақстанның көлік инфрақұрылымы басқа елдермен салыстырғанда жеткіліксіз дамыған.

Қазақстанның инфрақұрылымын дамыту деңгейін қабылдау қанағаттанарлықсыз деңгейде қалып отыр.

Инфрақұрылымды дамытудағы артта қалуды еңсеру үшін үш негізгі мәселені шешу керек:

1. Автожол желісімен қамтамасыз етілуін арттыру. Қазақстанның автожолдарымен қамтамасыз етілу деңгейіне қол жеткізу үшін бүгінгі күні бар ресурсты кем дегенде екі есе көбейту қажет. Алайда, Үкіметтің ағымдағы бағдарламалары мен бастамаларын іске асыру бұл алшақтықты 10-15%-ға қысқартуға мүмкіндік береді [1].

Қазақстандағы автожол желісінің жиынтық ұзындығы бүгінгі таңда 96,5 мың км құрайды. Бұл 2019 жылы жоспар үш еседен астамға ұлғайғанын ескере отырып, жеткіліксіз болып танылады.

Қазақстанда көлік құралдары санының өсу қарқынына қатысты автожолдар құрылысының қарқыны да басқа елдерден айтарлықтай артта қалып отыр. Соңғы жылдары автожолдар ұзындығының айтарлықтай ұлғаюы байқалмады, ал көлік құралдарының саны жыл сайын орта есеппен 4,2%-ға өсті. Бұл ретте, инвестициялар соңғы жылдар ішінде жаңа жолдар салуға емес, қолданыстағы жолдарды қайта жаңартуға бағытталған [2].

Сонымен қатар, біз мультимодальды тасымалдар мен әуеайлақ кешендерінің оң дамуын байқаймыз. Жақсы мысалдардың ішінде Ақтау

теңіз солтүстік терминалы, «Қорғас» шекара маңы ынтымақтастығы халықаралық орталығы, «ҚТЖ – Экспресс» мультимодальдық орталықтары, Алматы әуежайы базасында авиахаб, Астанада жаңа терминал салу. Сондай-ақ, Қазақстан теміржол желісімен қамтамасыз ету бөлігінде жеткілікті бәсекеге қабілетті, онда басымдықтар жолдардың сапасын одан әрі арттыру, тасымалдардың қауіпсіздігін қамтамасыз ету, транзиттің кедергісіз болуы және транзиттік ағындардың өсуі, сондай-ақ, мультимодальды тасымалдардың көлемін ұлғайту болып қалуға тиіс.

2. Инвестициялық алшақтықты жеңу. Егер көлік инфрақұрылымын қайта жаңартуға, жөндеуге және дамытуға жұмсалған шығындар көлемін ЖІӨ-ден пайыз ретінде қарайтын болсақ, онда Қазақстан осы критерий бойынша көлік инфрақұрылымы дамудың жоғары деңгейіне жеткен, бірақ тез дамып келе жатқан көшбасшы – Қытайдан айтарлықтай артта қалған, кейбір неғұрлым дамыған елдерден озады. Алайда, шын мәнінде, мемлекет – көлік инфрақұрылымына қаржыландырудың жалғыз көзі болатын Қазақстанда инвестиция тапшылығы 40%-ға дейін құрауы мүмкін. Көлік инфрақұрылымындағы инвестициялық алшақтықты еңсеру үшін капитал салымының көлемін екі есе ұлғайту қажет.

3. Жеке сектордың қатысуы үшін жағдай жасау. Басқа елдермен салыстырғанда қазақстандық жеке бизнес көбінесе көлік инфрақұрылымын жоспарлаудан, қаржыландырудан және басқарудан алшақ. Мемлекеттік-жеке меншік әріптестік форматында көлік инфрақұрылымы объектілерінің табысты құрылысының мысалдарын саусақпен санауға болады.

Қазірге қарағанда, жеке бизнес пен жеке инвесторлардың белсенді қатысуын қамтамасыз ету қағидатты түрде маңызды. Үздік әлемдік тәжірибеге сәйкес салымдардың нысаналы балансы 1:1 деңгейде болуы тиіс, яғни мемлекеттік салымдардың көлемі жеке инвестициялардың үлесіне тең болуы тиіс. Жеке инвесторлардың келуімен басқару сапасы да жақсаруы тиіс: әлемдік тәжірибе көрсетіп отырғандай, жеке инвесторлардың бақылауындағы салымдардың тиімділігі әрдайым жоғары.

Мемлекет пен бизнестің тез арада белсенді іс – әрекеттері, қолайлы инвестициялық ахуал жасау және үздік әлемдік тәжірибелерді пайдалану Қазақстанға инфрақұрылымдық алшақтықты еңсеруге және үшінші жаңғырту мақсаттарына қол жеткізуді қамтамасыз етуге-елдің жаһандық бәсекеге қабілеттілігіне қол жеткізуге мүмкіндік береді. Қазақстан бұл үшін барлық қажетті нәрсеге ие.

Қазақстандық логистикалық қызмет нарығының көліктік құрамдас бөлігін дамыту перспективалары айқындаушы деңгейде мынадай факторларға байланысты екені анықталды:

- экономикалық өсу және тұтынушылық сұраныс серпіні;

- коммерциялық және техникалық талаптарға сәйкестігі тұрғысынан көлік құралдары мен жылжымалы құрамның жай-күйі;

- ұсынылатын қызметтердің сапасы мен құнына клиенттердің сұраныстарына сәйкес келуі;

- ұлттық тасымалдаушылардың бәсекеге қабілеттілігін арттыруға бағытталған әкімшілік және заңнамалық реттеу;

- көлік кешенінде жобаларды мемлекеттік қолдау тетіктерінің тиімділігі.

Көлік инфрақұрылымын дамыту қалыптасып, озық, синхронды немесе қуып жететін төрт негізгі модель бойынша жүре алады. Бұл ретте осы модельдердің қандай да бір қайсысы нашар немесе басқалардан жақсырақ деп айту мүмкін емес. Әрбір модельдің өзектілігі әрбір ел үшін жеке, ағымдағы экономикалық жағдай, елдің даму деңгейі және оның алдында тұрған міндеттер негізінде айқындалады [3].

Зерттеу нәтижелері

Әлемдік тәжірибе экономиканың дамуындағы инфрақұрылымның рөлі әр түрлі болуы мүмкін екендігін көрсетеді, бұл ретте мемлекет пен жеке сектордың функциялары да ерекшеленетін болады.

Инфрақұрылым дамуының қалыптасып келе жатқан моделі мемлекеттің жетекші рөл атқаратынын, бірақ қаражаттың жетіспейтінін білдіреді. Сондай-ақ, бизнес институционалдық дамымағандықтан жобаларды іске асыруға жеткілікті дәрежеде тартылмайды (сурет).

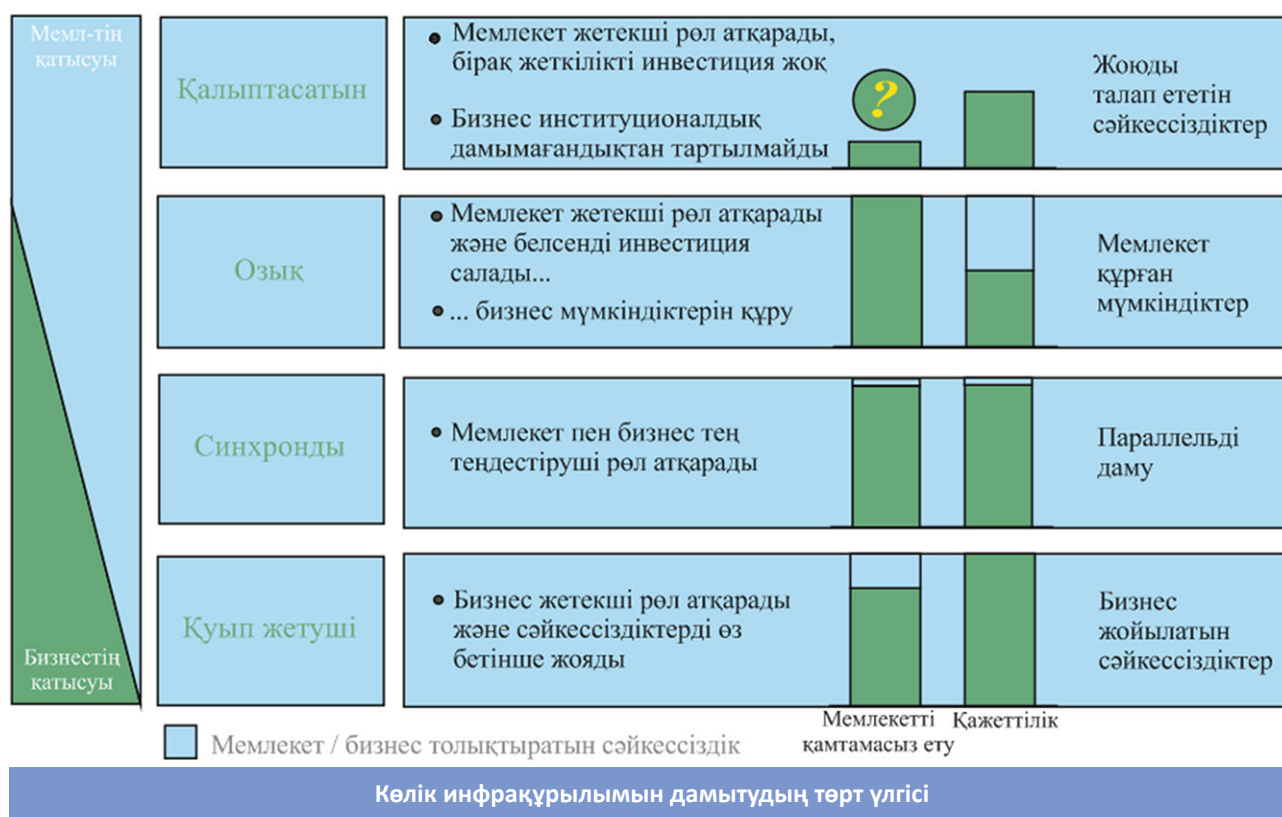
• Инфрақұрылымды озыңқы дамыту бизнестің өсу және қалыптастыру салаларын айқындауда инфрақұрылымның жетекші рөлін болжайды. Мемлекет инфрақұрылым объектілерін салу мен жаңғыртудың басым бағыттарын белгілейді және осы объектілерді салу үшін қаржыландырудың көп бөлігін ұсынады.

• Инфрақұрылымды синхронды дамыту қуып жетудің және озыңқы дамудың теңгеруші нұсқасы болып табылады. Бір жағынан, мемлекет инфрақұрылымның кейбір түрлерін басқаруға белсенді қатысуды жалғастыруда, екінші жағынан – жеке капитал үшін кедергілер барынша аз немесе жоқ.

• Инфрақұрылымның толық дамуы инфрақұрылымды қалыптастырудағы басымдық оның өсуін тежейтін инфрақұрылымдық шектеулерді жою арқылы бизнестің қажеттіліктеріне тез жауап беру болып табылады. Бизнес өзі тар жерлерді кеңейтуге мүдделі болғандықтан, ол құрылысты жоспарлау және қаржыландыру процесінде жетекші рөл атқарады.

Дамудың жаңа деңгейіне – синхронды-көшу үшін жеке бизнестің қатысуы үшін неғұрлым тиімді жағдайлар жасау және сонымен қатар, инфрақұрылымдарды дамытуға жеке инвесторларды белсенді тарту қажет.

Қазақстанға әр түрлі құралдар жиынтығын қару-жараққа алу және елдің көлік инфрақұрылы-



мын дамытуға жаңа серпін беруге көмектесетін балама, аралас тәсілді әзірлеу қажет.

• «Ақылды жоспарлау» бұл тәсіл өндірістер мен қуаттарды жоспарлау және құру кезінде қолданыстағы инфрақұрылымды барынша толық пайдалануды көздейді. Өнеркәсіптік объектілерді салу кезінде олардың логистикалық ерекшеліктерін ескере отырып, мысалы, өндіріс тізбегі бойынша немесе қолданыстағы инфрақұрылым төңірегінде тығыз интеграцияланған кәсіпорындар неғұрлым кең таралған.

• Жобаларды приоритизациялау бұл тәсіл скорингті пайдалануға мүмкіндік беретін және шешім қабылдау үшін объективті анықталатын («баллдық») критерийлерді нақты, айқын параметрлер мен деректердің көмегімен іске асыруға инфрақұрылымдық жобаларды неғұрлым сапалы іріктеуді білдіреді.

• Сапа мен технологияға назар аудару бұл тәсіл көлік инфрақұрылымының құрылысы мен операциялық қызметін неғұрлым сапалы басқаруға бағытталған.

• Мемлекеттік-жеке әріптестікті дамыту (МЖӘ) МЖӘ мемлекеттік кепілдіктермен және шарттық міндеттемелермен бекітілген мемлекет пен жеке инвесторлар арасындағы ұзақ мерзімді және сенімді ынтымақтастықты білдіреді.

Жол желісін дамытудың схемаларын әзірлеуге дәстүрлі тәсілде екі мәселе шешуші болып табылады:

- болашақ трафик көлемін белгілеу;
- белгіленген көлемді дамытуды қамтамасыз ететін желілерді дамытудың нұсқаларын белгілеу

және олардың ең жақсысын таңдау.

Қолданыстағы әдістер мен әдіснамалар, сондай-ақ, қолданыстағы нормативтік база оларды сенімді және дәл анықтауға мүмкіндік береді.

Сонымен қатар, басқа салалардағы (әсіресе, әлеуметтік және ауылшаруашылығында) автокөлік жолдарының өзгеру салдарының бағалануы тек ішінара немесе мүмкін емес. Белгілі бір салада бұл әсерлердің кейбіреулерін бағалау тәуелсіз, өте еңбекқорлықты зерттеуді қажет етеді. Фрагменталды, іріктелген, толық зерттеуден алыс, көлік әсерінен тыс өзіндік көліктен байқалатындай тиімділігінен асып түскенін көрсетті (көбіне бірнеше рет). Бұл әсіресе ауылдық жерлердегі жолдарға қатысты.

Қорытынды

Барлық мәселелерді талдай отырып, оларды шешу үшін келесідей мүмкіндіктерді ұсынамын:

- Қоғамдық меншікті әділ қайта бөлу проблемасының күрделілігіне бола және әртүрлі сынды қақтығыстық жағдайды туындатпау үшін жекешелендіру процестері мемлекеттің реттеуші ықпалымен бірге жүргізілуі тиіс. Бұл тұғырдағы мүмкіндіктер толық сарқылмаған және КК жеке-леген секторларында құрылымдық және институционалдық қайта құруды аяқтауға реформалау кезінде шығындарын барынша азайту және тасымалдау қызметінің барынша табыстылығын қамтамасыз ету мақсатында КК әртүрлі секторларының қызметін үйлестіруге, саланы дамыту үшін ішкі және сыртқы инвестицияларды тарту бойынша жағдай жасауға бағытталуы тиіс;

- Мемлекеттік меншіктегі көлік инфрақұрылымы объектілерінің (автомобиль жолдары, кеме қатынайтын өзендер, әуежайлар) және әлеуметті-маңызды жолаушы тасымалдарын бюджеттен өте шектеулі қаржыландыруды жоғарылату;

- Тасымалдау процесінің озық технологиялары солар арқылы іске асырылатын логистикалық орталықтардың және мультимодальдық операторлардың іс жүзінде болмауы мысал болып табылатын іс-қимылдардың әлсіз ведомствошілік үйлестірілуінің алдын алу;

- КК әртүрлі өкілдерінің мүддесін барлық деңгейде білдіретін және қорғайтын, сондай-ақ, заң шығару бастамасын ұсынатын аймақтық қауымдастықтар құру және олардың қызметі бойынша дамыған еуропалық елдер мен Ресей Феде-

рациясының тәжірибесі осындай жолмен саланы реформалау үшін бастаманы «астынан» тарту бойынша кең мүмкіндік берілетінін көрсетеді;

- Қазақстан Республикасы КК жұмыс қабілеттілігін қамтамасыз ете алатын қажетті өндірістік-техникалық әлеуетке, жоғары және орта арнаулы оқу орындарының түлектерімен ұдайы толықтырылатын білікті кадр әлеуетіне қалыптастыру;

- Нарықтық қайта құру барысында консалтингтік қызметтер көрсете алатын, зерттеу жүргізіп, көлік секторында ең жоғары деңгейде жаңа технологияларды ендіре алатын ғылыми-зерттеу және жобалау-конструкторлық ұйымдарды сақтап қалуға және олардың қызметін қолдауға мүмкіндіктер беру.

ӘДЕБИЕТТЕР ТІЗІМІ

1. Қазақстан Республикасындағы теміржол көлігінің 2016-2018 жылғы қызметі туралы // www.stat.gov.kz/faces/wcnav_externalId.18.08.2018.
2. Связь междугородных и международных коридоров с транспортной логистикой // www.articlekz.com/article/.11.2013.
3. Ізтілеуова М.С. // Көлік жүйелерінің логистикалық инфрақұрылымы: бакалаврларға, магистранттарға, логистика саласындағы мамандарға арналған оқулық // Қазақстан Республикасы Білім және ғылым министрлігі. – Алматы: ҚР Жоғары оқу орындарының қауымдастығы: ЖШС РПБК «Дәуір», 2012. – 438 б.
4. Қазақстан Республикасының көлік жүйесі инфрақұрылымын 2020 жылға дейін дамыту және интеграциялау жөніндегі мемлекеттік бағдарлама. Астана, 2013 ж.

Модель механизма реализации инвестиционной политики развития транспортной инфраструктуры Республики Казахстан

¹*АБДРАИМОВА Гульзира Кажигереевна, к.э.н., старший преподаватель, Dilda_1000@mail.ru,

¹ТУРСЫНГАЛИЕВА Кырмызы Нурлановна, м.э.н., преподаватель, kyrmyzy@mail.ru,

²ЛИСЕЦКАЯ Кристина, PhD, профессор, krystyna.lisiecka@ue.katowice.pl,

¹Карагандинский технический университет, Казахстан, 100027, Караганда, пр. Н. Назарбаева, 56,

²Экономический университет в Катовице, Польша, 40-287, Катовице, ул. 1 Мая, 50,

*автор-корреспондент.

Аннотация. Цель исследования – разработка модели механизма реализации инвестиционной политики развития транспортной инфраструктуры Республики Казахстан. Методы исследования – анализ и моделирование. Рассмотрены основные проблемы развития транспортной инфраструктуры, пути их решения и факторы воздействия. Предложены основные пути развития транспортной инфраструктуры. Дано понятие инвестиционного механизма формирования транспортной инфраструктуры. Проанализированы четыре модели механизма реализации инвестиционной политики. В традиционном подходе к разработке схем развития дорожной сети определены два вопроса. Рассмотрен подходящий и эффективный метод оценки регионального транспортного (дорожного) обеспечения. Доказано, что развитие транспортной инфраструктуры может способствовать социально-экономическому развитию населения.

Ключевые слова: транспорт, инфраструктура, инвестиции, логистика, экономический рост, конкуренция, национальная экономика, автодороги, железные дороги, инвестор, ВВП, бизнес, доход, проект.

Model of the Mechanism for Implementing the Investment Policy for Developing the Transport Infrastructure of the Republic of Kazakhstan

¹ABDRAIMOVA Gulzira, Cand. Econ. Sci., Senior Lecturer, Dilda_1000@mail.ru,

¹TURSYNGALIEVA Kyrmyzy, Mast. Econ. Sci., Lecturer, kyrmyzy@mail.ru,

²*LISIECKA Krystyna, PhD, Professor, krystyna.lisiecka@ue.katowice.pl,

¹Karaganda Technical University, Kazakhstan, 100027, Karaganda, N. Nazarbayev ave., 56,

²University of Economics in Katowice, Poland, 40-287, Katowice, 1 Maja str., 50,

*corresponding author.

Abstract. *The purpose of the study is to consider topical issues of business development in Kazakhstan. The purpose of the study is to develop a model of the mechanism for implementing the investment policy for developing the transport infrastructure of the Republic of Kazakhstan. Research methods – analysis and modeling. The main problems of developing the transport infrastructure, ways of their solution and factors of influence are considered. The main ways of transport infrastructure development are proposed. The concept of the investment mechanism for the formation of transport infrastructure is given. There are analyzed four models of the mechanism for the implementation of investment policy. In the traditional approach to the design of road network development patterns, two issues are identified. A suitable and effective method of assessing regional (road) transport provision is considered. It has been proven that developing the transport infrastructure can contribute to the socio-economic development of the population.*

Keywords: *transport, infrastructure, investment, logistics, economic growth, competition, national economy, roads, railways, investor, GDP, business, income, project.*

REFERENCES

1. Qazaqstan Respýblıkasyndaǵy temirjol kóliginiń 2016-2018 jylǵy qyzmeti týraly // www.stat.gov.kz/faces/wcnav_externalId.18.08.2018.
2. Svıaz mejdugorodnyh i mejdunarodnyh koridorov s transportnoi logistikoi // www.articlekz.com/article/.11.2013.
3. Iztileýova M.S. // Kólik júıeleriniń logistikalyq infraqurylymy: bakalavrlarǵa, magistranttargá, logistika salasyndaǵy mamandarǵa arnalǵan oqýlyq // Qazaqstan Respýblıkasy Bilim jáne ǵylym ministrligi. – Almaty: QR Joǵary oqý oryndarynyń qaýymdastyǵy: JShS RPBK «Dáýir», 2012. – 438 b.
4. Qazaqstan Respýblıkasynyń kólik júıesi infraqurylymyn 2020 jylǵa deın damytý jáne integratsıalaý jónindegi memlekettik baǵdarlama. Astana, 2013 j.