ҚАЙТАРЫЛМАҒАН НЕСИЕЛЕРДІҢ НЕГІЗГІ ПРОБЛЕМАЛАРЫ

*Таласбек Меруерт*

*әл-Фараби атындағы ҚазҰУ,*

*Экономика және бизнес жоғарғы мектебі*

*«Қаржы» мамандығының 4ші курс студенті*

*Ғылыми жетекші: Бимендиева Л.А.*

*э.ғ.к., доцент*

Қазақстан Республикасындағы қазіргі уақыттағы экономикалық жағдайы, оның ішінде несиелік ақша жүйесінде үлкен өзгерістер болып отыр. Несие толығымен экономикамен және оның жеке секторларымен тығыз байланысты. Сондықтан да бүгінгі таңда Қазақстанда күрделі өзгерістер болуда, яғни елдің экономикасының дамуы мемлекеттің несие саясатымен тікелей байланысты. Несие жүйесі қазіргі уақыттағы экономиканың жетекші саласы болып табылады.

Несиелік қатынастардың мәні несиенің қайтару, қамтамасыз етілу, мақсатты сипат сияқты маңызды принциптерімен анықталады.

Бұл принциптер несиенің алғашқы даму кезеңдерінен бастап қалыптасты, ол кейіннен заңды түрде бекітілді

Банктердің қаржылық жағдайының тұрақтылығын қамтамасыз ету – жалпы экономика дамуының басты шарты. Банктік қызмет кәсіпкерліктің басқа түрлеріне қарағанда жоғарғы тәуелділікпен ерекшеленеді. Ал банктердің ең негізгі қызметтерінің бірі – банктердің несиелік қызметі болғандықтан, банктер көбіне несиелік тәуекелге ұшырайды. Банк пайдасының үлкен бөлігі несиелеумен байланысты. Бірақ несиені қайтармау, әсіресе үлкен мөлшердегі несиені, банкті банкротқа ұшыратуы мүмкін. Кез келген банктің қызметінің табыстылығы банктің берген несиелерінің сапасына, яғни оның қайтарымдылық дәрежесіне тікелей байланысты. Несиенің уақытылы қайтарылмауы банктің зиян шегуіне итермелейді. Сондықтан да банктер несиелік тәукелді басқару, реттеу шараларымен уақытылы айналысып отыруға тиісті.

Қазақстан Республикасының Ұлттық Банкі екінші деңгейлі банктердің қызметін – банктік жүйенің тұрақтылығын қамтамасыз ету, екінші деңгейлі банктердің қызметіндегі тәуекелді азайту арқылы салымшылардың мүдделерін қорғау мақсатында реттеу мен қадағалауды жүзеге асырады. Соның ішінде банктердің несиелік операцияларын реттеу мен қадағалаудың бірнеше себебі бар:

* Банктік жүйенің тұрақтылығын қамтамасыз ету.
* Банктер қызметінің сенімділігін қамтамасыз ету. Мысалы, қарыз алушыға берілетін несие сомасын шектеу. Мұндай шектеудің басты мақсаты – несиенің бір қарыз алушының қолында шоғырланбауын қамтамасыз ету және несиелік тәуекелді төмендету болып табылады.
* Жалпы экономикаға әсер етуіне байланысты несиенің кейбір түрлерін шектеу немесе қолдау көрсету.
* Несиелік тәуекелді реттеу шараларының ішіндегі ең маңыздыларының бірі – Қазақстан Республикасының Ұлттық Банкі Басқармасының қаулысымен бекітілген «Екінші деңгейдегі банктерге арналған пруденциалдық нормативтер туралы» ереже. Атап айтсақ, оның ішінде: « Меншікті капиталдың жеткіліктілік коэффициенті» және « Бір қарыз алушыға келетін тәуекелдің жоғарғы мөлшері» .

 Несиелеу механизмінің бір құрамдас бөлігі – несиені қайтару тәсілдері. Оның бірегей жасалған үлгісі жоқ. Оның төмендегідей көптеген варианттары болады:

1. мерзімді міндеттемелер негізінде эпизодтық қайтару;

Қазақстан Республикасындағы қазіргі уақыттағы экономикалық жағдайы, оның ішінде несиелік ақша жүйесінде үлкен өзгерістер болып отыр. Несие толығымен экономикамен және оның жеке секторларымен тығыз байланысты. Сондықтан да бүгінгі таңда Қазақстанда күрделі өзгерістер болуда, яғни елдің экономикасының дамуы мемлекеттің несие саясатымен тікелей байланысты. Несие жүйесі қазіргі уақыттағы экономиканың жетекші саласы болып табылады.

Несиелік қатынастардың мәні несиенің қайтару, қамтамасыз етілу, мақсатты сипат сияқты маңызды принциптерімен анықталады.

Бұл принциптер несиенің алғашқы даму кезеңдерінен бастап қалыптасты, ол кейіннен заңды түрде бекітілді

Банктердің қаржылық жағдайының тұрақтылығын қамтамасыз ету – жалпы экономика дамуының басты шарты. Банктік қызмет кәсіпкерліктің басқа түрлеріне қарағанда жоғарғы тәуелділікпен ерекшеленеді. Ал банктердің ең негізгі қызметтерінің бірі – банктердің несиелік қызметі болғандықтан, банктер көбіне несиелік тәуекелге ұшырайды. Банк пайдасының үлкен бөлігі несиелеумен байланысты. Бірақ несиені қайтармау, әсіресе үлкен мөлшердегі несиені, банкті банкротқа ұшыратуы мүмкін. Кез келген банктің қызметінің табыстылығы банктің берген несиелерінің сапасына, яғни оның қайтарымдылық дәрежесіне тікелей байланысты. Несиенің уақытылы қайтарылмауы банктің зиян шегуіне итермелейді. Сондықтан да банктер несиелік тәукелді басқару, реттеу шараларымен уақытылы айналысып отыруға тиісті.

Қазақстан Республикасының Ұлттық Банкі екінші деңгейлі банктердің қызметін – банктік жүйенің тұрақтылығын қамтамасыз ету, екінші деңгейлі банктердің қызметіндегі тәуекелді азайту арқылы салымшылардың мүдделерін қорғау мақсатында реттеу мен қадағалауды жүзеге асырады. Соның ішінде банктердің несиелік операцияларын реттеу мен қадағалаудың бірнеше себебі бар:

* Банктік жүйенің тұрақтылығын қамтамасыз ету.
* Банктер қызметінің сенімділігін қамтамасыз ету. Мысалы, қарыз алушыға берілетін несие сомасын шектеу. Мұндай шектеудің басты мақсаты – несиенің бір қарыз алушының қолында шоғырланбауын қамтамасыз ету және несиелік тәуекелді төмендету болып табылады.
* Жалпы экономикаға әсер етуіне байланысты несиенің кейбір түрлерін шектеу немесе қолдау көрсету.
* Несиелік тәуекелді реттеу шараларының ішіндегі ең маңыздыларының бірі – Қазақстан Республикасының Ұлттық Банкі Басқармасының қаулысымен бекітілген «Екінші деңгейдегі банктерге арналған пруденциалдық нормативтер туралы» ереже. Атап айтсақ, оның ішінде: « Меншікті капиталдың жеткіліктілік коэффициенті» және « Бір қарыз алушыға келетін тәуекелдің жоғарғы мөлшері» .

 Несиелеу механизмінің бір құрамдас бөлігі – несиені қайтару тәсілдері. Оның бірегей жасалған үлгісі жоқ. Оның төмендегідей көптеген варианттары болады:

1. мерзімді міндеттемелер негізінде эпизодтық қайтару;
2. меншікті қаражаттардың жинақталуының және несиеге деген есеп-айырысу шотына қажеттіліктің азаю шамасына қарай қайтару;
3. алдын ала белгіленген сома негізінде жүйелі түрде қайтару;
4. түскен түсімді бірден ссудалық қарызды жабуға есептеу;
5. несиенің қайтарылу мерзімін созу;
6. мерзімі өткен қарызды «мерзімі өткен несиелер» шотына аудару;
7. банк резерві есебінен мерзімі өткен ссудаларды шегеру.

Несиенің қайтарылуын арнайы құжат арқылы немесе қағазсыз, яғни байланыс каналдары арқылы да жүзеге асырады. Несиенің қайтарылуын негіздейтін құжаттарға: клиенттің жазбаша үкімі, банктің өзінің үкімі, соттың бұйрықтары жатады.

 Өтелмеген төлемдердің шамадан тыс болуы банкті тәуекелге ұшыратады.Жалпы, өтелмеген төлемдер – бұл қайтарылуы күмән тудыратын және қарыз алушының ақшалай дағдарысының нәтижесі болып табылатын несиелер. Сондықтан, банк несие бергеннен кейін, несие бойынша шығындардың болмауына шаралар қолдануы қерек.

Отандық банктік тәжірибеде өтелмеген несиелерге несиелердің жіктелуі ережесіне сәйкес стандартты несиеден өзгелері, соның ішінде күмәнді және үмітсіз несиелер жатады.

* қарыз алушының Банк алдындағы міндеттемені орындамау себебі;
* өтелмеген несиенің пайда болу себептері: дефолтқа итермелеген форс-мажор немесе нарықтық жағдайдың теріс өзгерісі, бизнес жоспарындағы жіберілген қателіктер, кәсіпорындағы менеджмент сапасының төмендігі және т.с.с;
	+ қарыз алушының іскерлік беделі, несиелік тарихының болуы;
	+ кепіл мүлкі есебінен ссудалық қарызды қайтару мүмкіндігі;
* қаржылық сауықтандыруға байланысты шаралар жасалған жағдайда қазыз алушының ссудалық қарызды толық төлейтіндігін куәландыратын қаржылық сауықтандыру жоспарының банкке ұсынылуы;
	+ қарыз алушының ағымдағы қаржылық есебі, ақша қаражаттарының қозғалысы туралы толық ақпараттарды банкке беруге дайын болуы;
	+ қарыз алушының қосымша қамтамасыз ету мүлкін банкке ұсынуы.

Несиелер бойынша өтелмеген төлемдердіңжұмыс істеуде 4 негізгі кезең бар:

1. Мәселені алдын-ала көру.

2. Мәселені алдын-ала талдау және пайда болған жағдайлардан шығудын әлуетті жолдары.

3. Проблеманы жою жоспарын әзірлеу.

4. Жоспарды орындау

 Осындай проблемаларды банк қарыз алушыны несиелеу барысында келесідей жетілдіру жолдарын енгізу арқылы түзеткен жөн:

1. Бөлшектелген талдауларды біріктіре келе несие қабілеттілігін рейтингтік бағалаудың бірегей сызбасы бойынша жұмыс ты тиімді жүргізу;
2. Несие қабілеттілігін бағалау кезінде анықталатын коэффициенттердің белгілі бір түрін біріктіретін оптималды жүйесін енгізу;
3. Несиені беру мүмкіндігінің баллдық бағасын қолдану;
4. Ссуда берілгеннен кейін қарыз алушының қаржылық жағдайна мониторинг жасау кезінде баланс баптарының, соның ішінде ағымдағы активтері мен ағымдағы пассивтерінің өзгерісіне аса көңіл бөлген жөн;
5. Ақша қаражаттарының қозғалысына толық талдау жүргізіп, өзгеру мүмкіндіктерін болжау;
6. Қарыз алушыдан міндетті түрде жобаның іске асырылуына толық талдау жасалған бизнес – жоспарын талап ету;
7. Потенциалды қарыз алушылар қызмет ететін аймақтағы нарық сегменттерін зерттеу бойынша жұмысты жақсарту.

Проблемалар туындаған жағдайда келесі шараларды қолдану қажет:

1. Сыни жағдайдың пайда болу себептерін анықтау үшін қарыз алушымен кездесуді өткізу қажет.
2. Қарыз алушының қаржылық жағдайына тексеру жүргізу.
3. Сыни жағдайдың пайда болуының негізгі себептерін анықтаумен, клиент проблемаларын талдау.

Несиені мерзімі өткен қарыз шотына шығару жағдайында несиені қамтамасыз ету Басқармасы белгіленген Заң тәртібіне сәйкес (соттық немесе соттық емес) кепілдікке алынған мүлікті өткізу процедурасына кіріседі. Кепілдік мүлігінің соттық емес сауда-саттығы банктің сенім жүктелген тұлғасымен ағылшын немесе голланд әдісі бойынша жүргізіледі (сауда-саттық бағасын төмендету немесе көтермелеу).

Банктік несиелер бойынша қарызды өтеудің қолайлы схемасы мынадай:

талаптан қайту, қарыздың ауысуы, дебиторлық қарызды қайтару бойынша қарыз алушымен жұмыс жасау және қауіпсіздік департаментімен қоса басқа да шаралар.

**Пайдаланылған әдебиеттер тізімі:**

1. Қазақстан Республикасының 1995 ж.30 наурыздағы N 2155 Заңы «Қазақстан Республикасының Ұлттық Банкі туралы».
2. Сейткасымов г.С. Деньги, кредит, банки. Учебник, Алматы: Экономика, 1999г.
3. МақышС.Б .Ақшанесиебанктертеориясы,оқулық 2011ж
4. Лисак Б.И. Банковкое дело, 2013 ж- Алматы, Экономика баспасы/ оқулық
5. Қаржы нарығы мен қаржы ұйымдарын мемлекеттiк реттеу, бақылау және қадағалау туралы. ҚазақстанРеспубликасының 2003 жылғы 4 шілдедегі N 474 Заңы

ЕАЭО МЕМЛЕКЕТ-МҮШЕЛЕРІНІҢ КӨЛІКТІК ИНФРАҚҰРЫЛЫМЫ - ЭКОНОМИКАЛЫҚ ДАМУДЫҢ НАҚТЫ ДРАЙВЕРІ

*Төребек Назерке Даулқызы*

*әл-Фараби атындағы ҚазҰУ,*

*Экономика және бизнес жоғарғы мектебі*

*«Қаржы» мамандығының 4ші курс студенті*

*Ғылыми жетекші: Бимендиева Л.А.*

*э.ғ.к., доцент*

ЕАЭО Қазақстанның, Беларусь және Ресейдің Кеден одағы Еуразиялық экономикалық қауымдастықтан қисынды түрде өсіп шықты. Оның 2000 жылы бес ел – Беларусь, Қазақстан, Қырғызстан, Ресей және Тәжікстан пішінінде құрылуы еуразиялық интеграцияның тәжірибесіндегі бетбұрысты сәт болды. Алдымен, бұл құрылымның біз үшін қандай артықшылықтары Қазақстан өзінің отандық өнімдерін еш кедергісіз Одаққа мүше елдер нарығында емін-еркін шығара алады деген сөз. Сол сияқты ол жақтың тауарлары біздердің тұтынушыларға арзан бағамен жеткізілетін болады. Себебі, одаққа мүше елдер бірыңғай экономикалық кеңістікке енетіндіктен өзара тауар тасымалдау кезінде кедендік салық төленбейді. Бұл өз кезегінде қазақстандық кәсіпкерлерге өз өнімдерін шетел нарығына тиімді бағамен шығаруға мүмкіндік берумен қатар, бәсекеге қабілетті сапалы тауар өндіруге ықпал етпек. Сондай-ақ экономикалық белсенділік артып, тауар айналымы жоғарылайды. Нәтижесінде ел экономикасы екпінді дамып, сырттан инвестиция тартуға қолайлы жағдай туындамақ. Одақ құрамына енетін мемлекеттер бірлесіп, жаңа өндіріс орындарын іске қосуға жол ашылады. Ең бастысы отандық тауар өндірушілерге үлкен қолдау, тиімді жағдай жасалды. Кедендік одаққа бірігудің де басты мақсаты осы. ЕАЭО елдері арасында ашық экономикалық аймақ құрылғаннан кейін шекара бекеттерінде де біраз өзгерістер орын алды.

ЕАЭО көліктік дәліздері бойынша тасымалдауды дамытуда көліктік потенциалды қолдану жыл сайын үлкен маңызға ие болуда. Алайда бұл әрекеттерді жүзеге асыру барысында бірнеше қиындықтар қатары туындайды. Сонымен қатар көлік бизнесінде көліктің әр түрі үшін мәселелі сұрақтардың түрлі жиынтығы бар екенін ескеру керек.

Автокөлік және темір жол көлігінің интеграциясын дамыту үшін қиыншылықтарды тудыратын, Еуразиялық экономикалық одақ құрамындағы мемлекеттерде бар негізгі мәселелерді анықтайық.

Танымал мәселелер [1]: көліктік инфрақұрылым саласында заңнамалар үйлесімділігі мен унификация деңгейінің төмендігі; көліктік барыстардың техникалық сәйкес келмеуі; көлік саласында бірыңғай бәсекелестік ережелердің болмауы және оның көліктік потенциалының жүзеге асыруының тиімсіздігі; жолаушыларды, багажды, жүктер мен көлік құралдарын тасымалдау кезінде қиындықтардың туындауы.

Соңғы бөлімге байланысты осындай мәселенің екі түрі бар – көліктік ресурсты дамытуды қиындататын физикалық емес және физикалық кедергілер.

Физикалық кедергілерге келесілер жатады: жол хабарламалары – автокөлік, темір жол, табиғи емес ғимараттар жағдайының жеткіліксіз қанағаттанарлық жағдайы; жоғары өткізбелі қабілетке ие емес, жылжымалы құрамның (вагондар) заманауи еместігі. Сәйкесінше, жылдамдық пен тасымалдау көлемін арттыруда қиындықтардың болуы; жол сапаларының бекітілген халықаралық сапа стандарттарынан ауытқуы; шекара мен логис-тикалық орталықтар арқылы өтудің төмен өткізгіш қабілеті; жоларалық сервис нүктелері, логистикалық жЕАЭО Қазақстанның, Беларусь және Ресейдің Кеден одағы Еуразиялық экономикалық қауымдастықтан қисынды түрде өсіп шықты. Оның 2000 жылы бес ел – Беларусь, Қазақстан, Қырғызстан, Ресей және Тәжікстан пішінінде құрылуы еуразиялық интеграцияның тәжірибесіндегі бетбұрысты сәт болды. Алдымен, бұл құрылымның біз үшін қандай артықшылықтары Қазақстан өзінің отандық өнімдерін еш кедергісіз Одаққа мүше елдер нарығында емін-еркін шығара алады деген сөз. Сол сияқты ол жақтың тауарлары біздердің тұтынушыларға арзан бағамен жеткізілетін болады. Себебі, одаққа мүше елдер бірыңғай экономикалық кеңістікке енетіндіктен өзара тауар тасымалдау кезінде кедендік салық төленбейді. Бұл өз кезегінде қазақстандық кәсіпкерлерге өз өнімдерін шетел нарығына тиімді бағамен шығаруға мүмкіндік берумен қатар, бәсекеге қабілетті сапалы тауар өндіруге ықпал етпек. Сондай-ақ экономикалық белсенділік артып, тауар айналымы жоғарылайды. Нәтижесінде ел экономикасы екпінді дамып, сырттан инвестиция тартуға қолайлы жағдай туындамақ. Одақ құрамына енетін мемлекеттер бірлесіп, жаңа өндіріс орындарын іске қосуға жол ашылады. Ең бастысы отандық тауар өндірушілерге үлкен қолдау, тиімді жағдай жасалды. Кедендік одаққа бірігудің де басты мақсаты осы. ЕАЭО елдері арасында ашық экономикалық аймақ құрылғаннан кейін шекара бекеттерінде де біраз өзгерістер орын алды.

ЕАЭО көліктік дәліздері бойынша тасымалдауды дамытуда көліктік потенциалды қолдану жыл сайын үлкен маңызға ие болуда. Алайда бұл әрекеттерді жүзеге асыру барысында бірнеше қиындықтар қатары туындайды. Сонымен қатар көлік бизнесінде көліктің әр түрі үшін мәселелі сұрақтардың түрлі жиынтығы бар екенін ескеру керек.

Автокөлік және темір жол көлігінің интеграциясын дамыту үшін қиыншылықтарды тудыратын, Еуразиялық экономикалық одақ құрамындағы мемлекеттерде бар негізгі мәселелерді анықтайық.

Танымал мәселелер [1]: көліктік инфрақұрылым саласында заңнамалар үйлесімділігі мен унификация деңгейінің төмендігі; көліктік барыстардың техникалық сәйкес келмеуі; көлік саласында бірыңғай бәсекелестік ережелердің болмауы және оның көліктік потенциалының жүзеге асыруының тиімсіздігі; жолаушыларды, багажды, жүктер мен көлік құралдарын тасымалдау кезінде қиындықтардың туындауы.

Соңғы бөлімге байланысты осындай мәселенің екі түрі бар – көліктік ресурсты дамытуды қиындататын физикалық емес және физикалық кедергілер.

Физикалық кедергілерге келесілер жатады: жол хабарламалары – автокөлік, темір жол, табиғи емес ғимараттар жағдайының жеткіліксіз қанағаттанарлық жағдайы; жоғары өткізбелі қабілетке ие емес, жылжымалы құрамның (вагондар) заманауи еместігі. Сәйкесінше, жылдамдық пен тасымалдау көлемін арттыруда қиындықтардың болуы; жол сапаларының бекітілген халықаралық сапа стандарттарынан ауытқуы; шекара мен логис-тикалық орталықтар арқылы өтудің төмен өткізгіш қабілеті; жоларалық сервис нүктелері, логистикалық және қарым-қатынас желілерінің дамымағандығы.

Физикалық емес сипаттағы кедергілер [1]:негізсіз себептер мен шекара арқылы өту кезінде кешігулер; жергілікті басқару органдары мен бақылау органдары жағынан әр түрлі пошлиналар мен қосымша салықтар; шекараөткелдерінде едәуір жағдайда көлікті кешеуілдететін ақырын кедендік ұйымдастырулар; жүктің салмағын және т.б. анықтау бойынша тұрақты жүйелі тексерістер; жолда тексеру түріндегі қарастырылмаған тексерістер, мәжбүрлі түрде мөр басылған транзитті контейнерлерді ашу; көші-қон саясатының толық емес үйлесімділігі (ЕАЭО әр түрлі мемлекет-мүшелерінің заңнамасына сәйкес, жүктерді тасымалдаушы-жүргізушілерге мемлекеттерге келу уақытының әр түрлі мерзімінде келуге рұқсат етілген).

Аймақта транзитті тасымалдауды дамытуды тежейтін және көліктің едәуір кешігуіне әсер ететін физикалық емес кедергілер (көліктік дәліздер мәтініндегі аталатын «кедергілер») аса маңызды мәселе болып есептеледі. Шекарада жүктердің тұрып қалу нәтижесі – уақытты жоғалту, тұтынушылардың сенімін, ақшаны жоғалту және т.б. Бұның қорытындысы болып транзитті жолдардың бәсекелестік түрлерінің басты артықшылығын жоғалту: дала және теңіз транзитті тасымалдаулары.

ЕАЭО мемлекеттеріндегі автокөлік кешені саласындағы басты айырмашылықтардың ішінде келесілерін бөліп көрсетуге болады [3]:

* автокөлік кешендерінің ұқсас емес потенциалдары: Белорусия – автокөлік қызметтерінің нетто-экспорттаушысы, Ресей Федерациясы – нетто-импорттаушы. Қазіргі таңда Қазақстан, Қырзыстан мен Тәжікстан автокөлік парктері әзірше сыртқы көлік қызметтер сұранысын қанағаттандыруға мүмкіндік бермейді;
* заманауи Еуропалық нормаларға сәйкес оны сәйкестендіруге тарту мақсатында жылжымалы құрамды модернизациялау деңгейі мен әр түрлі интенсивтілігі;
* автокөлік саласын реттейтін заңнамалар мен нормативті-құқықтық база дамуының әр түрлі деңгейі;
* автокөлік және экспедиторлық қызмет жеткізушілерінің валюталық реттеу мен салық салу деңгейінің алуандығы; жол салықтары мен жинақтарының сәйкес келмейтін жүйелері; автокөліктік және экспедиторлық қызметтер нарығына қол жетімділікті реттеу айырмашылығы (лицензиялау өлшемдері, мамандыққа рұқсат беру және мемлекеттік реттеудің басқа да тәсілдері).

Зерттеу барысында халықаралық көлік құралдары дәлізі бойынша темір жол тасымалдарының дамуын тежейтін мәселелер туындауда. Мамандардың айтуы бойынша, ЕАЭО-қа мүше мемлекеттерде контейнерлер тасымалдануын дамыту кезінде қиыншылықтар туындайды. Жүк тасымалы бағасының едәуір тұрақсыздығының мағыналы өзгерістерінің себебі ЕАЭО-қа мүше мемлекеттерде әр түрлі методологияларға негізделген жүктерге тарифтердің құрылуына әдістер мен темір жолдарды капитализациялау деңгейінің біркелкі еместігі болып табылады. Осындай мәселелер тіпті, ТМД аясындағы біркелкі тарифтік саясаттың жүргізілуіне қарамастан бар. [2].

Темір жол хабарламасында жеткізуге мерзім мен баға тұрақтығына жетудің қиыншылығында басқа да маңызды мәселелер баршылық. Сарапшы-мамандар шетел бәсекелестерімен салыстырғанда транзитті тасымалдауды ұйымдастырудың шарттарын аса қатаң шектеулерсіз орнату қажеттігі туралы болжайды. Жоғары баға мен транзитті тасымалдаудың дамымағандығынан тасымалдауға мөлшерлемелердің өсу тенденциясы байқалады.

Келесі – контейнер тасымалдары инфрақұрылымының толық емес дамуы. Үлкен жүктерге арналған контейнерлерді өңдеу үшін терминалдар санының шектеулігі, техникаларды тиеу үшін арнайы техникалардың жоқтығы, қала шегінде орналасқан автокөліктердің терминалдарға қол жетімділік мәселелері, контейнерлік алаң желілерінің қысқартылуы. Жүгі бар контейнерлерді көлік құралының бір түрінен екіншісіне ауыстыру кезінде уақыттың жоғалтылуы байқалады. Темір жол көлігі үшін де, автокөлік үшін де шекаралық өткелдерде жеткілікті ұзақ мерзімді кедендік іс-шаралар үшін орын бар.

Теңіз тасымалдауы алдында темір жол транзитті тасымалының басты артықшылығын жоғалтуға әсер ететін негізгі фактор – тасымалдаудың осы түрінің бәсекеге қабілеттілігінің азаюы. Сол уақытта теңіз тасымалдары сияқты Одаққа мүше мемлекеттерде де едәуір аз дамуға ие. [1] Осындай мәселелер жоғары потенциал мен мемлекеттің географиялық орналасуына қарамастан, тікелей Қазақстанның көлік инфрақұрылымы дамуымен байланысты туындап отыр. Қазақстан үшін маңызды мәселе ұлттық занамалар негізінде транзитті тасымалдау жүйелерінің әлсіз реттелуі, сонымен қатар халықаралық стандарттарға сәйкес келмейтін үйлестірудің жетілмеген деңгейі болып табылады. Сонымен қоса, поезд қозғалысы жылдамдығының шектелу себебі болып табылатын темір жолдардың біржолды телімдерінің көп мөлшері ҚР көліктік инфрақұрылымының маңызды кемшілігі болып есептеледі.

Осылайша, ЕАЭО мемлекет-мүшелерінде көліктік инфрақұрылымды жақсарту үшін физикалық және физикалық емес кедергілерді шешудің екі негізгі тәсілдері айқындалды. Бұл Кеңес мемлекеттерінің маңызды мәселелері талқыланатын көлік жүйелерін дамыту саласындағы мемлекеттік саясаты. Осы мәселелердің ішінде көбісі көлік инфрақұрылымының дамуы мен қайта реформалауына мемлекеттік инвестициялар есебінен шешілуі мүмкін. Екінші тәсіл интеграциялық бірлестікке байланысты. Сол немесе басқа ұйымдардың барлық мемлекет-қатысушылары үшін жалпы кедергілер қатарын еңсеру интеграциялық бірлестіктер есебінен шешілуі мүмкін. Мұндай әрекет басты мақсатқа серіктестіктің өзара тиімді бағыттары мен басқа механизмдері қойылатын, олардың алдындағы мәселелерді шешу мен жоюға бағытталған жалпы күштерді біріктіру жолымен жүзеге асуы мүмкін.

Көлік жүйесінің тиімді жұмысы толық физикалық әрекет үшін келесі міндеттердің шешілуін талап етеді [3]: әр түрлі транзитті жолдар жұмысының келісімділігін арттыру мақсатында аралас тасымалдаулар туралы жалпы келісімді бекіту. Осылайша, тауар ағымдарына қызмет көрсету мен ұйымдастыру бойынша заманауи технологияларды енгізуді кеңінен қолдана отырып, жылжымалы құрамды пайдалану көрсеткішін арттыру мен тұрып қалу уақытының кемуіне қол жеткізуге болады; жеткізілетін тауар көліктік дәлізінің қай телімінде орналасқаны туралы ақпараттың транспаренттілігіне қол жеткізу үшін көліктік логистика мен логистикалық орталық жүйелерін жандандыру қажет; жүктерді бағалау жүйесін енгізу; Одақ мемлекеттері арасында Халықаралық Кедендік Дәліз (ХКД) телімдерінде көліктік және транзиттік барыстарды реттеуді жүзеге асыру үшін бірыңғай автоматтандырылған жүйені құру. Қажетті құқықтық дәреже мен халықаралық стандарттарға сәйкес электронды құжат айналымының бірыңғай ұйымаралық жүйе құру үшін көліктік әрекеттерді басқарумен айналысатын ұлттық ұйым жүйесімен бірыңғай автоматтандырылған көлік жүйесінің бірігуі талап етіледі; глоссарии құжаттарының бірыңғай пакетін құру; өзінің жұмысын жүзеге асыру үшін ХКД қолданатын көлік операторларына ақпараттық және коммерциялық қауіпсіздікті ұсыну; Ресей, Қазақстан мен Белорусияда коммерциялық жылжымалы құрамды талап етілетін сипаттағы (Евро-3, Евро-4) сапалы отынмен құю үшін жаңа инфрақұрылымды құру, ол үшін отын сапасын бақылау жүйесін жақсарту, сапасыз отынды жүзеге асыруға тексерістерді көбейту қажет. Халықаралық автокөлік хабарламасында аса маңызды сұрақтардың бірі көлік құралдарының салмағы мен мөлшері мәселесі болып табылады.

Осындай мәселелерді шешу мен кедергілерді еңсеру мемлекеттердің көліктік-коммуникациялық инфрақұрылымы қызметінің тиімділігін жақсартып, мемлекет экономикасының дамуы мен бәсекеге қабілеттілікті арттыру үшін маңызды болып табылатын көлік дәліздерінің тартымдылығын арттырады.

Сонымен, Еуразиялық одақтың болашақтың стратегиясы, бүгінгі күн мен болашақтың күрделі сынақтарымен өлшенетін мегажоба екендігіне көзіміз жетіп отыр. Ол қалыптасуы тарихтағы ең күшті жаһандық қаржы-экономикалық дағдарыстар ықпалымен басталған жаңа әлемдік архитектураның органикалық бөлшегі болудың барлық мүмкіндіктеріне ие деп тұжырымдауға болады.

**Пайдаланылған әдебиеттер тізімі:**

1. Концепция формирования Единого транспортного пространства Евразийского экономического сообщества //Режим доступа: <http://www.evrazes.com/>.

2. Красильникова О.А., Асташов Д.В. Проблемы, препятствующие реализации транзитного потенциала на территориях государств-членов евразийского экономического сообщества (ЕврАзЭС) // Современные наукоемкие технологии.-2014.- №5-1, -С. 142-142

3. Официальный сайт статистических данных Статистика. RU[электронный ресурс]// Режим доступпна: http://statistika.ru/transport/.