

Жанбиров Ж.Г., Кантарбаева Ш.М., Таскымбаев О.

**ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ
ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН**

Zh.G. Zhanbirov, Sh.M. Kantarbaeva, O. Taskymbaev

**PROBLEMS AND PROSPECTS FOR IMPROVING THE EFFICIENCY OF THE
TRANSPORT SYSTEM OF THE REPUBLIC OF KAZAKHSTAN**

УДК: 0065.3977

Статья посвящена проблемам в области стратегического планирования и размещения транспортно-коммуникационной сети на всей территории страны. Так как несбалансированное размещение транспортно-коммуникационной сети на всей территории страны препятствует развитию единого экономического пространства и росту мобильности населения.

The article deals with the problems in the area of strategic planning and placement of transport and communication networks across the country, as imbalanced allocation of transport and communication networks across the country prevents the development of a single economic space and increasing mobility of the population.

Развитие единого экономического пространства страны во многом зависит от степени развития транспортной инфраструктуры каждого региона. В этой связи особенно актуальной является необходимость сбалансированного развития транспортной системы регионов и усиления взаимодействия центральных и местных исполнительных органов в вопросах государственного регулирования транспортной деятельности при сохранении тенденции к децентрализации.

В настоящее время развитие Казахстана происходит по классическому экономическому сценарию, так как сравнительное экономическое преимущество характеризуется наличием крупных запасов полезных ископаемых. Конкуренентоспособность промышленности и других отраслей экономики во многом зависит от состояния развития производственной и социальной инфраструктуры. Эффективное экономическое развитие невозможно без адекватного качества информационной, телекоммуникационной и транспортной инфраструктуры. Соответствие этих элементов инфраструктуры мировому уровню само по себе является важнейшим фактором конкурентоспособности страны в современном мире. В условиях нарастающей глобализации и обостряющейся конкуренции способность хозяйствующих субъектов своевременно и эффективно реагировать на вызовы мирового рынка является основой делового успеха.

В области транспорта главной задачей является обеспечение расширения и совершенствования грузо- и пассажиропотоков в соответствии с быстрым экономическим ростом страны с целью предотвращения ситуации, в которой транспортная

инфраструктура стала бы ограничивающим фактором развития. Поэтому важной задачей является максимальное развитие транспортного потенциала страны.

Глобализация экономических процессов обуславливает необходимость организации международных транспортных коридоров для взаимовыгодной торговли между странами, обеспечения всем государствам, субъектам доступа к мировым транспортным коммуникациям. Для Казахстана исключительно важно войти в уже сложившуюся и отработанную систему перевозок в качестве незаменимого звена.

Современная концепция развития сети международных транспортных коридоров, проходящих через Казахстан, основывается на трех приоритетных направлениях:

- Россия, страны Европы и Балтии;
- Китай, Япония и страны Юго-Восточной Азии;
- республики Средней Азии и Закавказья, Иран и Турция.

В каждом из указанных направлений существуют сложившиеся международные транспортные коридоры, включающие комплекс наземных и водных магистралей. Они имеют современное техническое оснащение и предназначены для концентрации в них международных транзитных перевозок.

Цель развития транспортного комплекса заключается в эффективной доставке отечественных экспортных товаров на внешний рынок и оказании широкого набора транспортных услуг их пользователям. Приоритетными направлениями развития отрасли являются создание эффективного и технологически обновленного транспортного комплекса, реализация транзитного потенциала, для чего до 2015 года должна быть продолжена работа по трансформации транспортной системы в состояние, отвечающее потребностям страны [1].

Автомобильный комплекс республики играет важную роль в жизнедеятельности государства, являясь связующим звеном между различными видами транспорта и средством товародвижения между регионами Казахстана и в межгосударственном сообщении.

Для Республики Казахстан огромное значение имеют автомобильные дороги, по которым перевозится основной объем грузов и пассажиров. Поэтому в целях привлечения транзитных грузов

необходимо провести усовершенствование сети путей сообщения, развивать сервисную инфраструктуру международных автомобильных коридоров, внедрять новые технологии в организацию международных грузовых и пассажирских перевозок.

Услуги автотранспорта должны быть ориентированы на их получателей, а именно на нужды населения, экономики, а также решение стратегических вопросов обеспечения единства, обороны и безопасности страны.

В условиях глобализации, учитывая обширность территории Казахстана, конкурентоспособность экономики и государства будет во многом зависеть от эффективной деятельности транспортно-коммуникационного комплекса. Залогом конкурентоспособности отечественных товаров, услуг и экономики в целом является высокотехнологичная транспортная инфраструктура, соответствующая государственной транспортной и транзитной политике.

Связывая между собой города и населенные пункты республики, транспорт играет ключевую роль в обеспечении территориальной и административной целостности государства, его обороноспособности и безопасности. Основная доля сети наземных путей сообщения приходится на автомобильные и железные дороги (соответственно 88,4 и 14,0 тыс. км). Протяженность эксплуатируемых водных путей составляет 3,9 тыс. км, воздушных трасс - 61 тыс. км. Плотность транспортной сети на 1000 кв. км территории составляет: 5,1 км железных дорог, 32,4 км автомобильных дорог с твердым покрытием, 1,5 км внутренних водных путей [2].

Выбор Казахстана в пользу рыночной экономики, сделанный в начале 90-х годов, и начавшиеся реформы существенно изменили условия работы транспорта и характер спроса на транспортные услуги. В первое десятилетие осуществления реформ на транспорте были проведены базовые структурные и институциональные преобразования. Создана правовая основа транспортной отрасли, отвечающая новым социально-экономическим условиям. Разделены функции государственного управления и хозяйственной деятельности, создана адекватная рыночным условиям система государственного регулирования транспортной деятельности. В основном завершена приватизация на некоторых видах транспорта.

Структура организационно-правовых форм и количество транспортных предприятий по всем отраслям ежегодно изменяются. Это говорит о продолжающемся формировании оптимального рынка, регулируемого принципами конкуренции и реальным спросом на транспортные услуги. Значительно возросла системная образующая роль транспорта и улучшилась взаимосвязь задач его развития с приоритетами социально-экономических преобразований. В целом транспорт недостаточно

удовлетворяет растущий спрос на перевозки пассажиров и грузов. Несмотря на общую адаптацию транспорта к рыночным условиям, состояние транспортной системы в настоящее время нельзя считать оптимальным, а уровень ее развития достаточным.

Несбалансированное размещение транспортно-коммуникационной сети на всей территории страны препятствует развитию единого экономического пространства и росту мобильности населения. Промышленно ориентированная сеть железных и автомобильных дорог развивалась без учета территориальных границ бывших союзных республик. Несовместимость некоторых технических параметров транспортной инфраструктуры с международными стандартами и системами действующих торговых партнеров Казахстана является значительным препятствием на пути региональной интеграции и развития торгово-транспортных связей [2].

Значительная неравномерность в развитии транспортной сети препятствует экономическому развитию регионов. Около 2 тыс. сельских населенных пунктов не имеют круглогодичного транспортного сообщения. Обеспеченность населенных пунктов регулярным сообщением составляет 69,3%.

На современном этапе своего развития транспортный комплекс республики характеризуется неудовлетворительным состоянием основных средств, устаревшими и недостаточно развитыми инфраструктурой и технологиями.

Доля транспортных затрат в стоимости конечной продукции относительно высока и находится на уровне 8% и 11% соответственно для внутренних железнодорожных и автомобильных перевозок, в странах с развитой рыночной экономикой данный показатель составляет 4-4,5%. По показателю грузоемкости экономика Казахстана примерно в 5 раз менее эффективна. Так, на каждую единицу ВВП в долларовом исчислении приходится не менее 9 тонно-километров работы транспорта, а в странах Европейского Союза грузоемкость составляет менее 1 т-км/долл. ВВП [3].

Растущий спрос на качественные транспортные услуги удовлетворяется не полностью из-за недостаточного уровня технического развития транспортной системы и отставания в области транспортных технологий. Значительный рост объемов всех перевозок, в том числе связанных с экспортом угля, нефтеналивных грузов, металлопродукции, продукции химической и нефтехимической промышленности, других грузов, сдерживается недостаточной пропускной способностью. Возможности увеличения валового национального продукта за счет экспорта транспортных услуг реализуются неполностью, поскольку положение отечественных перевозчиков на мировом рынке транспортных услуг не отвечает их реальным возможностям и не до конца

используется транзитный потенциал республики (таблицы 1-3).

Таблица 4

Дорожно-транспортные происшествия на автомобильных дорогах Республики Казахстан

Показатель	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Кол-во ДТП-всего, ед.	14013	15302	14517	16038	15942	13739	12534	12008	11955	14168
Кол-во погибших-всего, чел.	2754	3136	3374	4271	4365	3351	2898	2797	2449	3022
Кол-во раненых-всего, чел.	16951	18794	17422	19389	18951	16400	14788	13878	22902	17488

Использование потенциальных транзитных возможностей коридоров по основным видам транспорта

Вид транспортной перевозки	Объем транзита в 2005	Потенциальные возможности	Использование потенциала
Железнодорожный, млн. тонн	8,895	30,0	30 %
Автомобильный, млн. тонн	0,350	3,0	12%
Воздушный, млн. самолето-км	84,7	342,5	25%
Морской, млн. тонн	0,150	2,5	6%

Таблица 2

Перевозки грузов отдельными видами транспорта

Вид транспортной перевозки	2013 г.	
	январь-апрель	к январю-апрелю 2012 г., %
Железнодорожный, млн. тонн	88,4	92,2
Автомобильный* , млн. тонн	811,6	110,8
Трубопроводный, млн. тонн	71,2	105,0
Морской, тыс. тонн	1353,5	102,5
Воздушный, тыс. тонн	7,0	122,9

* С учетом оценки объема перевозок грузов индивидуальными предпринимателями, занимающимися коммерческими перевозками.

Таблица 3

Пассажирооборот транспорта

Вид транспорта	2013 г.	
	январь-апрель	к январю-апрелю 2012, %
Железнодорожный	6957,7	134,3
Автомобильный	62237,4	110,0
Городской электрический	84,4	87,2
Воздушный	2664,6	104,5
Всего	71960,5	111,7

Следующая проблема - безопасность дорожного движения. Показатели безопасности транспортного процесса, в первую очередь дорожного движения, не соответствуют мировому уровню.

Ежегодно в дорожно-транспортных происшествиях (ДТП) гибнет свыше 3 тыс. чел., что более чем в 2 раза превышает показатели развитых стран (таблица 4).

За последние 5 лет ежегодный рост количества пострадавших в ДТП составил порядка 10-15%. При сохранении подобной тенденции, в случае непринятия государством радикальных комплексных мер по повышению безопасности, включающих модернизацию инфраструктуры, реализацию образовательных программ и усиление системы правоприменения, в 2015 году количество жертв ДТП может достигнуть более 5 тыс. человек в год.

Степень износа и старения основных фондов транспортного комплекса Казахстана в среднем достигла критической отметки - 60%, что привело к дефициту подвижного состава и доведению пропускной способности некоторых участков до предельного уровня.

Сеть автомобильных дорог республиканского значения в основном сформирована. Необходимо построить дороги в широтном направлении, связывающие Западный Казахстан с остальными регионами страны. Дополнительно планируется построить связующие участки на дорогах с сопредельными государствами.

Неудовлетворительное состояние дорожного покрытия приводит к снижению эксплуатационных скоростей, повышению эксплуатационных транспортных расходов, росту аварийности.

Износ подвижного состава автотранспортного парка (около 30% автобусов и 40% грузовых автомобилей имеют срок эксплуатации свыше 13 лет) влечет повышение затрат на ремонт и эксплуатацию, снижает уровень сервисных услуг и оказывает отрицательное воздействие на окружающую среду.

Высок уровень импорта технических средств для транспортного комплекса Казахстана, по отдельным отраслям он составляет свыше 90%. В этой связи необходимо формирование и развитие отечественного производства по ремонту и выпуску подвижного состава, оборудования и запасных частей для транспортного комплекса.

Недостаточен уровень выделяемых средств на развитие научного потенциала в транспортной отрасли: по экспертным оценкам, он составляет менее 0,1% от доходов транспорта против 2-2,5% в развитых странах.

Состояние инфраструктуры и основных средств транспортного комплекса требует больших инвестиций со стороны государства и частного сектора. Необходимо срочно приступить к восстановлению инфраструктуры и обновлению подвижного состава через вложение инвестиций и создание благоприятных условий для развития конкурентного рынка операторов.

Особенности реализации государственной транспортной политики, характеризующие роль автомобильного транспорта в обеспечении развития единой транспортной системы, заключаются в необходимости решения ряда первоочередных задач по следующим направлениям [4].

1. Формирование и развитие транспортной инфраструктуры

2. Развитие рынка автотранспортных услуг

3. Использование транзитного потенциала

4. Инновационное развитие и формирование кадрового потенциала

Значительно снизится транспортная составляющая себестоимости продукции и услуг, повысится конкурентоспособность отечественного экспорта. Транспортный комплекс станет одним из основных двигателей экономики государства.

Транспортная инфраструктура будет в максимальной степени содержаться за счет сборов с

ее пользователей и реализации сопутствующих услуг. Это позволит аккумулировать финансовые ресурсы для дальнейшего устойчивого развития и поддержания транспортной инфраструктуры на высоком техническом и технологическом уровне.

Вывод. Несбалансированное размещение транспортно-коммуникационной сети на всей территории страны препятствует развитию единого экономического пространства и росту мобильности населения. Повышение эффективности транспортной системы позволит сделать ее конкурентоспособным элементом казахстанской экономики. Будет обеспечен существенный рост пассажиро- и грузоперевозок.

Список литературы

1. О дальнейших мерах по реализации Стратегии развития Казахстана до 2030 года. Указ Президента Республики Казахстан от 30 марта 2006 года N 80. "Казахстанская правда" от 1 апреля 2006 года N 75-76
2. Статистические показатели развития Республики Казахстан. Астана. Сб. Статданных Агенство РК.-2013.
3. Стратегия индустриально-инновационного развития Казахстана на 2003-2015 годы
4. Транспортная стратегия Республики Казахстан до 2015 года. Утверждена Указом Президента Республики Казахстан от 11 апреля 2006 года N 86.

Рецензент: д.т.н., профессор Маткеримов Т.Ы.