

З. Ж. ТУРСЫМБЕКОВА

(Центрально-Азиатский университет, Алматы, Казахстан)

## ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН

**Аннотация.** 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.

**Ключевые слова:** экономическое пространство, транспортная инфраструктура.

**Тірек сөздер:** экономикалық кеңістік, келік инфрақұрылымы.

**Keywords:** economic space, transport infrastructure.

В настоящее время развитие Казахстана происходит по классическому экономическому сценарию, так как сравнительное экономическое преимущество характеризуется наличием крупных запасов полезных ископаемых. Конкурентоспособность 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].

Автодорожный 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 км<sup>2</sup> 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 системообразующая 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 – недостаточным.

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 не полностью, 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 1 – Использование потенциальных транзитных возможностей коридоров по основным видам транспорта

Вид транспортной перевозки	Объем транзита в 2005 г.	Потенциальные возможности	Использование потенциала
Железнодорожный, млн т	8,895	30,0	30 %
Автомобильный, млн т	0,350	3,0	12%
Воздушный, млн. самолето-километров	84,7	342,5	25%
Морской, млн т	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 т	88,4	92,2
Автомобильный*, млн т	811,6	110,8
Трубопроводный, млн т	71,2	105,0
Морской, тыс. т	1353,5	102,5
Воздушный, тыс. т	7,0	122,9

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

Таблица 3 – Пассажиरोоборот транспорта

Вид транспорта	2013 г.	
	январь-апрель	к январю-апрелю 2012 г., %
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.

Таблица 4 – Дорожно-транспортные происшествия на автомобильных дорогах Республики Казахстан

Показатель	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Количество ДТП – всего, ед.	14 013	15 302	14 517	16 038	15 942	13 739	12 534	12 008	11 955	14 168
Количество погибших – всего, чел.	2 754	3 136	3 374	4 271	4 365	3 351	2 898	2 797	2 449	3 022
Количество раненых – всего, чел.	16 951	18 794	17 422	19 389	18 951	16 400	14 788	13 878	22 902	17 488

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

Повышение эффективности транспортной системы позволит сделать ее конкурентоспособным элементом казахстанской экономики. Будет обеспечен существенный рост пассажиро- и грузоперевозок.

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.

## ЛИТЕРАТУРА

- 1 О дальнейших мерах по реализации Стратегии развития Казахстана до 2030 года. Указ Президента Республики Казахстан от 30 марта 2006 года № 80. «Казахстанская правда» от 1 апреля 2006 года № 75-76.
- 2 Статистические показатели развития Республики Казахстан. – Астана: Сб. статданных агентства 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 № 86.

## REFERENCES

- 1 O dal'nejshih merah po realizacii Strategii razvitija Kazahstana do 2030 goda. Ukaz Prezidenta Respubliki Kazahstan ot 30 marta 2006 goda № 80. «Kazahstanskaja pravda» ot 1 aprelja 2006 goda № 75-76.
- 2 Statisticheskie pokazateli razvitija Respubliki Kazahstan. Astana: Sb. Statdannyh Agenstvo RK, 2013.
- 3 Strategija industrial'no-innovacionnogo razvitija Kazahstana na 2003–2015 gody.
- 4 Transportnaja strategija Respubliki Kazahstan do 2015 goda. Utverzhdena Ukazom Prezidenta Respubliki Kazahstan ot 11 aprelja 2006 goda № 86.

## Резюме

*З. Ж. Тұрсымбекова*

(Орталық Азия университеті, Алматы, Қазақстан)

### ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫНЫҢ КӨЛІК ЖҮЙЕСІНІҢ МӘСЕЛЕЛЕРІ МЕН БОЛАШАҒЫ

Елдің біртұтас экономикалық кеңістігінің дамуы көп жағдайда әрбір аймақтың көлік инфрақұрылымының даму дәрежесіне байланысты. Осыған байланысты аймақтың көлік жүйесін дамытуды теңдестіру қажеттілігінің өзектілігі туындайды. Сонымен қатар орталықсыздандыру үрдісін сақтай отырып көлік қызметін мемлекеттік реттеу мәселесіндегі орталық және жергілікті басқарушы органдардың өзара іс-қимылын күшейту қажет.

**Тірек сөздер:** экономикалық кеңістіктік, көлік инфрақұрылымы.

## Summary

*Z. Zh. Tursymbekova*

(Central Asian university, Almaty, Kazakhstan)

### PROBLEMS AND PROSPECTS OF DEVELOPMENT OF THE TRANSPORT SYSTEM OF THE REPUBLIC OF KAZAKHSTAN

The development of the common economic space of the country largely depends on the degree of development of transport infrastructure in each region. In this regard, particularly relevant is the need for balanced development of the transport system of regions and strengthening of cooperation between Central and local Executive bodies in the issues of state regulation of transport activity while maintaining the trend towards decentralization.

**Keywords:** economic space, transport infrastructure.

*Поступила 05.06.2014г.*