BULLETIN OF NATIONAL ACADEMY OF SCIENCES
OF THE REPUBLIC OF KAZAKHSTAN
ISSN 1991-3494
Volume 6, Number 364 (2016), 164 – 171

G. Mukhanova

University Narxoz, Almaty, Kazakhstan.
E-mail: ganita73@mail.ru

REGIONAL FEATURES DEVELOPMENT OF ROAD PASSENGER TRANSPORT OF THE REPUBLIC OF KAZAKHSTAN

Abstract. In this article discusses some of the regional features of the development of road passenger transport in the Republic of Kazakhstan. In solving the problems with development of the national economy government transport complex plays a decisive role as a strategically important component of national output, this complex has a direct impact on the development and distribution of productive forces, increasing the productive capacity of the country, providing a steady rise in living standards. With the effective transport development related to the full functioning of the entire economic system, the successful integration of Kazakhstan into the world economy, stable social and economic situation of the country. Condition and quality of the complex and urban, public transports are the most important factors determining the level of comfortable living conditions in the cities and settlements of Kazakhstan. The article presents the main recommendations for the consideration of regional differences of passenger transport in the formation of a unified strategy for transport development in the Republic of Kazakhstan.

Keywords: passenger transport, passenger traffic, objects of transport infrastructure, planning the development of road passenger transport, ridership.

УДК 656.13:332.1(574)

Г. К. Муханова

Университета Нархоз, Алматы, Казахстан

РЕГИОНАЛЬНЫЕ ОСОБЕННОСТИ РАЗВИТИЯ АВТОМОБИЛЬНОГО ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА РК

Аннотация. Рассматриваются некоторые региональные особенности развития автомобильного пассажирского транспорта в РК. В решении задач развития национальной экономики решающую роль играет транспортный комплекс государства как стратегически важный компонент национального производства, оказывающий непосредственное влияние на развитие и размещение производительных сил, наращивание производственного потенциала страны, обеспечивающий неуклонное повышение уровня жизни населения. С эффективным развитием транспорта связано полноценное функционирование всей экономической системы, успешная интеграция Казахстана в мировую экономику, стабильное социально-экономическое положение страны. Состояние и качество работы комплекса городского общественного пассажирского транспорта являются важнейшими факторами, определяющими уровень комфортных условий проживания в городах и населенных пунктах Казахстана. Представлены основные рекомендации по учету региональных особенностей развития пассажирского транспорта при формировании единой стратегии развития транспорта в РК.

Ключевые слова: пассажирский транспорт, пассажирские перевозки, объекты транспортной инфраструктуры, планирование развития автомобильного пассажирского транспорта, пассажиропотоки.

Введение. В Указе Президента Республики Казахстан «О транспортной стратегии Республики Казахстан до 2020 года» четко определены цель: «Устойчивое опережающее развитие транспортной системы и обеспечение ее оперативного реагирования при изменении спроса на услуги транспорта со стороны экономики и населения и его удовлетворение в полном объеме..» и задачи

Стратегии, в том числе такие, как: «...повышение транспортной доступности на уровне, гарантирующем экономическое развитие и социальную стабильность, обеспечение безопасности транспортных процессов, формирование благоприятного инрвестиционного климатат в транспортнос секторе...» [1]. Одной из причин ухудшения транспортного обслуживания населения крупных городов является несовершенство системы планирования развития городского пассажирского транспорта. Для решения проблем динамичного развития транспортного комплекса на основе более эффективного использования ресурсов городского пассажирского транспорта и регулирования этого процесса с применением инновационных элементов необходим механизм, обеспечивающий отлаженное функционирование автомобильных пассажирских перевозок. Вместе с тем именно в секторе городских пассажирских перевозок наиболее ярко проявляются негативные тенденции ухудшения экономического состояния предприятий транспорта. Особенно остро стоит проблема сокращения парка транспортных средств вследствие их физического и морального износа, устарели объекты транспортной инфраструктуры. Сложившиеся межрегиональные отношения меняются под воздействием внешних и внутренних обстоятельств. Особое влияние на процесс региональной диспропорции оказывает во многом характер экономического развития регионов [2]. Обеспечение качественного транспортного обслуживания населения является сложной экономической и социальной проблемой. Решение ее в условиях многоукладного рыночного хозяйства требует принципиально новых и теоретических и практических подходов. Региональная система транспорта способна не только модернизировать общество, но и воздействовать на уровень развития экономики, обеспечивать повышение качества жизни населения. Уровень качества оказываемых транспортных услуг позволяет создать государство с социально ориентированной экономикой. Инвестиции в повышение качества транспортного комплекса являются условием развития всех секторов экономики [3]. Социальная роль транспорта заключается в освоении людьми новых социальных навыков, развитии культуры социального поведения граждан с учетом открытости общества, его быстрой информатизации, росте деловой активности.

Результаты исследования. Региональный подход реформирования автомобильного пассажирского транспорта позволяет выделить основной блок задач, обеспечивающих:

- создание развитой транспортной системы, вариативности транспортных услуг;
- целенаправленную ориентацию транспортной системы на спрос – не только со стороны государства, но и со стороны личности, различных социальных и профессиональных групп, рыночной экономики, регионов, и т.д., создание широкого, цивилизованного рынка транспортных услуг;
- преодоление деформаций в соотношении отдельных уровней транспортной системы, в размещении сети учреждений транспорта;
- устранение диспропорций между объемом оказываемых услуг и уровнем спроса на них на рынке;
- модернизацию транспортных средств, создание и развитие новых технологий (в том числе маркетинговых, информационных), способствующих функционированию, контролю, регулированию отрасли, которые отвечали бы актуальным и перспективным потребностям развития страны.

Основная идея регионализации автомобильного пассажирского транспорта заключается в том, чтобы каждая территориальная единица отвечала не только за реализацию права на получение качественных услуг, но и за эффективное функционирование предприятий транспорта на своей территории [4]. На больших пространствах Республики Казахстан природные богатства, энергетические ресурсы и население расположены неравномерно. Различия в плотности населения по областям, размещение и качество естественных запасов сырья, топлива, производственных объектов на территории республики приводят к распределению пассажирских перевозок, а также к возникновению производственных связей, к организации межрайонного, межобластного, межреспубликанского обмена товарами, местными ресурсами и природными богатствами.

В связи с этим развитие автомобильного транспорта существенно различается по регионам РК. Для пассажирского транспорта в региональном разрезе имеется ряд проблем, в перечень которых необходимо отнести:

- пробелы в законодательстве страны, касающиеся прав работы на маршрутах;
- недостаток финансовых средств и, вследствие этого, значительное старение транспортных средств;

- не достоверная статистическая информация по отрасли из-за отсутствия системы контроля;
- несоответствие типов и марок подвижного состава требованиям перевозок пассажиров по комфортности;
- отсутствие четкого государственного регулирования межобластными перевозками;
- отсутствие аппарата управления.

Рассмотрим развитие автомобильного транспорта в регионах Казахстана (таблица 1). Наиболее высокое количество автомобилей было зарегистрировано в следующих регионах: г. Алматы 495,3 тыс.ед.), Восточно-Казахстанской (306,3 тыс.ед.), Карагандинской (277,3 тыс.ед.), Алматинской (427,4 тыс.ед.), Костанайской (197,5 тыс.ед.) областях. Наименее обеспечены автомобилями Кызылординская (102,4 тыс.ед.), Мангистауская (122,0 тыс.ед.), Атырауская (110,1 тыс.ед.), Западно-Казахстанская (120,9 тыс.ед.) области. В РК в 2015г. из общего количества автомобилей было технически исправно 87,8%. По регионам Казахстана уровень технической исправности автомобилей колеблется (от 80,3% до 95,7% от общего количества автомобилей).

Таблица 1 – Наличие автотранспортных средств в РК (тыс. единиц)

Области	Годы			
	2012	2013	2014	2015
Республика Казахстан	2625,7	3080,2	3 62,4	3 62,4
Акмолинская	111,7	152,5	152,5	180,2
Актюбинская	133,5	140,5	144,5	146,1
Алматинская	209,9	411,4	398,0	427,4
Атырауская	58,3	65,3	69,6	110,1
Западно-Казахстанская	95,4	113,8	120,4	120,9
Жамбылская	100,0	116,0	135,1	179,2
Восточно-Казахстанская	188,2	193,6	198,4	306,3
Карагандинская	198,3	221,8	232,7	277,3
Костанайская	150,5	184,9	187,8	197,5
Кызылординская	75,8	82,8	89,9	102,4
Мангистауская	94,0	101,3	106,4	122,0
Павлодарская	141,9	148,2	155,7	165,7
Северо-Казахстанская	92,2	96,3	96,5	163,9
Южно-Казахстанская	328,4	363,8	368,1	401,1
г. Астана	151,8	191,8	196,6	183,8
г. Алматы	495,8	496,2	510,2	495,3

Примечание. Составлено по материалам Комитета по статистике Министерства национальной экономики РК (КС МНЭ РК) [5].

Наиболее высокий уровень обеспеченности пассажирским транспортом зарегистрирован в г. Алматы (49%), Астана (49,6%), Южно-Казахстанской (39,2%), Атырауской (39,1%), Алматинской (37,2%), Павлодарской (36,6%), Восточно-Казахстанской (36%) областях. По данным Комитета по статистике Министерства Национальной экономики Республики Казахстан (КС МНЭ РК) в 2015 г. автотранспортом (в том числе маршрутными автобусами, пассажирскими легковыми таксомоторами, служебными легковыми автомобилями и автобусами) было перевезено 13 083,9 млн. пассажиров. За этот период пассажирооборот также имел тенденцию к увеличению, на 13% и составил в 2010 г. 10894,0 млн. пкм. В общем объеме перевезенных пассажиров основная доля приходилась на маршрутные такси.

Так, в 2015 г. маршрутными такси было перевезено 74,3% от общего объема перевезенных. Для регионов республики также характерно преобладание перевозок пассажиров маршрутными такси. В региональном разрезе по количеству перевезенных пассажиров в 2015 г. лидировал г. Алматы – 2 577,9 млн. человек, что составило почти четвертую часть всех перевезенных пассажиров по республике.

Таблица 2 – Обеспеченность населения легковыми автомобилями в личной собственности (единиц на 100 человек)

Области	Годы				
	2011	2012	2013	2014	2015
Республика Казахстан	10,7	13,2	15,4	15,5	17,8
Акмолинская	8,8	10,0	15,5	15,7	19,5
Актюбинская	12,6	14,8	15,4	14,8	14,9
Алматинская	8,1	9,8	19,2	16,4	19,0
Атырауская	6,8	7,0	8,1	8,6	16,0
Западно-Казахстанская	7,6	11,9	14,0	15,3	14,9
Жамбылская	5,4	8,2	9,6	11,3	13,5
Карагандинская	9,6	11,9	13,5	14,2	16,7
Костанайская	10,7	12,5	15,4	15,7	17,5
Кызылординская	5,0	8,0	8,7	9,1	10,6
Мангистауская	13,5	17,0	17,7	15,9	18,3
Южно-Казахстанская	9,5	11,8	12,8	12,4	13,3
Павлодарская	13,3	14,7	15,2	16,7	17,9
Северо-Казахстанская	9,5	10,8	11,5	12,7	23,7
Восточно-Казахстанская	8,7	10,3	10,6	11,1	18,6
г. Астана	16,3	19,6	22,8	24,3	29,9
г. Алматы	25,2	32,1	31,1	30,7	21,5

Примечание. Составлено по материалам Комитета по статистике Министерства национальной экономики РК (КС МНЭ РК) [5].

Сравнительный анализ развития автомобильного транспорта в регионах Республики Казахстан показывает, что характер работы пассажирского автотранспорта в целом значительно изменился. Для регионов республики, характерна низкая обеспеченность автобусами свыше 100 человек общей вместимости и междугородными дальнего следования и туристическими. Количество автобусных маршрутов в целом по республике за отчетный период увеличилось на 168, составив на конец 2010 г. 3271 единицу. Общая протяженность выросла за год на 40,3 тыс. км и составила 399801,6 км. Заметно увеличилось число маршрутов в сельской местности – на 142 единицы, при этом протяженность выросла на 20,2 тыс. км (таблица 3). По данным Агентства РК по статистике в регионах республики закрепилась тенденция увеличения пассажирских перевозок и пассажирооборота, растет количество транспортных средств, увеличилось количество автобусных маршрутов.

Происходит территориальное расширение производственных, культурных связей. В результате возникают новые тенденции – как позитивные, так и негативные.

В период существования плановой экономики региональные отраслевые вычислительные центры централизованно осуществляли первичную обработку транспортных документов и сводные данные по технико-эксплуатационным и экономическим показателям передавали в областные органы статистики.

Государственные органы статистики с минимальными затратами осуществляли сбор и формирование на республиканском уровне полной и достоверной (документально подтвержденной) статистической информации о работе автобусного парка общего пользования. В настоящее время государственные органы статистики тратят большие средства на сбор статистической отчетности со всех юридических лиц, имеющих собственные или арендованные автобусы, при этом не имеет возможности проверить полноту и достоверность собираемой информации.

В результате существующая в настоящее время государственная статистика не позволяет оценить реальное положение дел на рынке пассажирских автоперевозок, так как является неполной, а достоверность ее по транспорту общего пользования вызывает вполне обоснованное сомнение из-за отсутствия системы контроля.

Таблица 3 – Наличие автобусов, включая у индивидуальных владельцев (ед.)

Области	2013 г.		2014 г.		2015 г.	
	Всего	Из них принадлежащие индив. владельцам	Всего	Из них принадлежащие индив. владельцам	Всего	Из них принадлежащие индив. владельцам
Республика Казахстан	89 220	51 999	94 824	53 638	93 956	54 555
Акмолинская	3 152	1 275	3 152	1 275	2 883	1 109
Актюбинская	3 860	2 185	3 942	2 125	3 915	2 022
Алматинская	7 522	4 946	8 996	5 750	8 795	5 571
Атырауская	5 385	2 690	5 909	2 507	6 126	2 612
Западно-Казахстанская	5 104	3 566	5 251	3 677	5 540	3 898
Жамбылская	4 325	2 215	4 389	2 264	3 944	2 901
Карагандинская	6 460	2 739	6 650	2 460	7 019	2 923
Костанайская	3 997	2 148	4 002	2 048	3 716	1 865
Кызылординская	4 416	3 400	4 348	3 382	4 582	3 603
Мангистауская	4 060	2 336	4 223	2 441	4 356	2 512
Южно-Казахстанская	13 251	11 116	13 456	11 294	13 804	11 538
Павлодарская	4 657	2 218	4 634	2 191	4 583	2 184
Северо-Казахстанская	1 639	636	1 844	726	1 831	708
Восточно-Казахстанская	5 568	2 750	5 569	2 787	5 593	2 818
г. Астана	5 986	3 016	6 009	3 027	5 116	3 027
г. Алматы	9 838	4 763	12 450	5 684	12 153	5 264

Примечание. Составлено по материалам Комитета по статистике Министерства национальной экономики РК (КС МНЭ РК) [5].

Таблица 4 – Работа пассажирского автотранспорта

Области	Перевезено пассажиров, млн. человек		Пассажирооборот, млн. пкм	
	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.
Республика Казахстан	11 701,4	13 083,9	110 474,6	126 212,6
Акмолинская	952,6	1 057,9	4 976,8	5 147,5
Актюбинская	157,8	161,2	7 202,0	8 413,2
Алматинская	424,0	436,6	6 981,2	7 844,7
Атырауская	76,9	95,4	595,1	685,9
Восточно-Казахстанская	1 128,5	1 261,1	9 792,3	11 433,6
Жамбылская	515,6	568,8	3 828,2	4 019,5
Западно-Казахстанская	229,7	270,4	3 847,6	4 932,6
Карагандинская	1 268,4	1 420,5	13 851,8	17 354,8
Костанайская	1 060,6	1 153,4	9 615,9	11 071,5
Кызылординская	123,0	139,7	2 391,3	2 716,6
Мангистауская	54,7	60,2	2 685,1	3 324,1
Павлодарская	684,8	776,7	11 386,3	13 837,1
Северо-Казахстанская	338,1	358,2	2 019,2	2 266,4
Южно-Казахстанская	1 114,7	1 337,0	7 008,6	7 913,4
г. Астана	1 170,0	1 408,9	4 341,1	9 180,5
г. Алматы	2 401,9	2 577,9	19 952,1	16 071,2

Примечание. Составлено по материалам Комитета по статистике Министерства национальной экономики РК (КС МНЭ РК) [5].

Рынок пассажирских межобластных перевозок характеризуется стихийностью и неорганизованностью, что неизбежно приводит к потерям. Так, например, в региональном разрезе отмечается недостаточное регулирование перевозок, остро стоит вопрос автобусного сообщения в пригородных сообщениях (к примеру, только в Акмолинской области 349 населенных пунктов, 47% от общего количества которых не имеют автобусного сообщения). Несмотря на ярко выраженный социальный характер, не решен вопрос организации (дотаций или иных льгот) этого вида перевозок.

Обсуждение результатов. Во-первых, необходима разработка и реализация мероприятий по развитию автобусного транспорта в сельской местности с учетом обеспечения транспортной доступности для жителей всех населенных пунктов на основе увеличения маршрутной сети и повышения регулярности их движения. Отсутствие, законодательно определенного уполномоченного органа регулирования межобластных пассажирских перевозок создает конфликтные ситуации на этом рынке перевозок, а противоречия в действующем законодательстве позволяют неорганизованным перевозчикам безнаказанно внедряться в процесс регулярных маршрутов, создавая повышенную угрозу совершения дорожно-транспортных происшествий.

Во-вторых, с выходом на трассы неорганизованных перевозчиков, которые не подчиняются традиционно установленному порядку организации перевозок, проходят маршруты с незначительным опережением перед рейсовым автобусом и снижают налогооблагаемую базу, остро встает вопрос отсутствия механизма воздействия на их деятельность в первую очередь на междугородних перевозках [6]. В большей части неорганизованный перевозчик – это владелец морально и физически устаревшего автобуса, не соблюдающий режим труда и отдыха, не имеющий возможности организовать предрейсовый техосмотр автобусов и медицинское освидетельствование водителей. На этом рынке работает значительное число водителей со стажем работы менее трех лет. Этими водителями совершаются наиболее тяжкие ДТП. В связи с этим возникает необходимость лицензирования этого вида перевозок.

В-третьих, в настоящее время большая часть автовокзалов находится в частной собственности. Сбор за реализацию билетов по ряду автовокзалов достигает 25% и более от их стоимости. Это вынуждает перевозчиков уходить с автовокзалов, что также приводит к снижению налогооблагаемой базы. Кроме того, утрачено диспетчерское сопровождение междугородных и международных перевозок на маршруте, что в первую очередь сказывается на безопасности перевозок пассажиров. То есть возникает необходимость поиска правового решения возрождения функций автовокзалов и включения их в технологический процесс перевозок [7].

В-четвертых, продажа билетов по международным и межобластным перевозкам, как правило, осуществляется в областных центрах на центральных автовокзалах. После акционирования и приватизации многие из них, пользуясь монопольным положением, необоснованно повысили цены за услуги перевозки.

Таким образом, актуальной задачей является развитие нормативно-правовой базы государственного регулирования междугородних перевозок пассажиров, предусматривающей регламентацию взаимоотношений перевозчиков с автовокзалами и автостанциями, а также условий конкуренции перевозчиков между собой и с другими видами транспорта [8]. Автомобильные пассажирские межобластные перевозки нуждаются в едином стратегическом мозговом центре, вырабатывающем государственную транспортную политику, направленную на создание цивилизованного рынка транспортных услуг [9].

Выводы. В целом благоприятные показатели деятельности предприятий автотранспорта свидетельствуют о наметившейся стабилизации в отрасли. Безусловно, для поддержания имеющихся показателей и достижения более высоких результатов деятельности предприятиям необходимо совершенствовать управленческую политику, эффективнее использовать инвестиционные ресурсы, рациональнее использовать основные фонды, что в свою очередь будет способствовать оживлению в регионах активной жизни, повышению уровня жизни населения, обеспечению занятости.

Роль и значение транспортного комплекса концентрируются в понятии системообразующего фактора развития национальной экономики любого государства, основы промышленного и социального освоения территорий. Пассажирский транспорт оказывает активное влияние на развитие социальных процессов. Поэтому учет транспортного фактора является необходимым условием при решении задач развития и размещения производительных сил общества, перспектив развития