

*Мауленова А.М.
КарГУ имени академика Е.А.Букетова, ст. преподаватель
Муратов А.
студент гр. ОПДиЭТ-13с/п*

ОСНОВНЫЕ ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА В РЕСПУБЛИКЕ КАЗАХСТАН

Реализация стратегии развития транспортной отрасли Казахстана направлена на развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей ускорение товародвижения и снижение транспортных издержек в экономике, безопасность и устойчивость развития отрасли; повышение доступности услуг транспортного комплекса для населения и конкурентоспособности транспортной системы и реализацию транзитного потенциала страны. Для этого необходимо решать задачу увеличения протяженности и расположения транспортных путей с повышением их технического уровня и формированием единой дорожной сети в пределах территории страны и регионов, развития участков международных транспортных коридоров, совершенствования системы безопасности дорожного движения. Состояние и проблемы развития транспортного комплек

Достигнутые в последние годы высокие темпы экономического развития наполовину базировались на опережающем росте физических объемов экспорта сырья и повышении цен на топливно-энергетические ресурсы. Но этот ресурс роста подвержен сильным колебаниям. Все сильнее проявляются тенденции падения темпов роста производительности труда, продолжается снижение конкурентоспособности производства. В решении задачи стабильного посткризисного развития важную роль играет транспортный комплекс, степень взаимодействия и взаимовлияния которого с экономикой страны определяется опережающими темпами развития отрасли.

Масштабы транспортного комплекса характеризуют такие данные:

-транспортный комплекс объединяет около 580 тыс. работающих (в том числе 93% постоянных работников, 78% - в возрасте 25-54 лет) или 7% экономически активного населения;

-стоимость основных средств комплекса составляет 11% стоимости фондов страны;

-удельный вес транспорта в ВВП составляет 6,7%.

Важным показателем, характеризующим работу транспортного комплекса, является транспортноемкость валового внутреннего продукта как отношение валовой добавленной стоимости транспортных услуг к ВВП – 11% в 2009 г. Тенденцию к росту имеют и такие важные показатели как доля инвестиций в развитие транспорта – 21,1% от общего объема инвестиций в основной капитал в 2009 г. Прирост ИФО инвестиций по отношению к предыдущему году в отрасли транспорта составил с 2006-2009г. в среднем 131%. При этом прирост ИФО инвестиций в промышленности составил, соответственно, 106,1%, в сельском хозяйстве – 115%. Объем инвестиций, направленных в целом в отрасль транспорта и связи, вырос в 2009г. по сравнению с 2008г. на 19,2% . По оценкам специалистов, инвестиции в отрасль должны быть, как минимум, не ниже среднего уровня по промышленности, а для устойчивого развития требуется инвестирование опережающими темпами. В структуре ВРП по отрасли транспорта и связи в течение 1998-2010 годов рост составил в среднем 19,5%. В структуре ВРП отдельных регионов изменилась доля отрасли транспорта и связи за период 1998-9 мес. 2010 гг. Наиболее динамичный рост произошел в гг. Астана и Алматы, снижение – в Павлодарской, Карагандинской, Костанайской и Кызылординской областях, что связано, в основном, с изменением долей строительства, сельского хозяйства и промышленности в данных регионах, увеличением доли сектора информации и связи. По видам транспорта относительно постоянный рост тарифов на грузоперевозки происходил в железнодорожном транспорте, кроме того в 2010г. резко (на 32,5%) вырос индекс грузоперевозок внутренним водным транспортом. При этом темп роста грузоперевозок рос более быстрыми темпами, объем грузооборота по всем видам транспорта также увеличивался.

Темпы автомобилизации населения выросли по сравнению с началом 2000-х гг. при этом уровень развития данного сектора сдерживается состоянием автодорожной сети.

Если в ближайшие годы отставание в развитии дорожной сети от темпов автомобилизации страны продолжится, то ситуация превратится в кризисную. Помимо снижения конкурентоспособности отечественной экономики, будет сохраняться высокий уровень ее энергоемкости по причине значительного удельного расхода топлива автотранспортом, а также низкий внутрирегиональный уровень мобильности рабочей силы и ограничения на развитие производственных связей предприятий. Также снизится уровень доступности услуг медицинской, образовательной, социальной и культурной инфраструктуры. К первоочередным мерам стран ЕС в области транспортной политики относятся формирование трансевропейской транспортной инфраструктуры и интеграция «новичков» Евросоюза в общую транспортную сеть. Для этого предусмотрены существенные объемы государственного финансирования странами ЕС (включая Объединительный фонд и ссуды Европейского инвестиционного банка) приоритетных проектов развития трансевропейской автодорожной сети, необходимых для повышения пропускной способности дорог. В 2009 г. общая протяженность автомобильных дорог общего пользования в Казахстане составила 96,8 тыс. км, в т.ч. с твердым покрытием – 85,6 тыс. км. По сравнению с 1990г. протяженность увеличилась, соответственно, на 10,3 тыс. км и 5,3 тыс. км, т.е. почти половина новых дорог не имеет твердого покрытия того или иного типа, является, по-видимому, грунтовыми[1].

В целом, техническое состояние автодорог не соответствует потребностям экономики: 80% дорог республиканского значения и 97% дорог местного значения соответствуют только III-V категориям. Доля дорог республиканского значения в общей протяженности – 25%, из них только 4% (940 км) имеют I техническую категорию и при этом 10% всех автодорог (9470 км) являются грунтовыми, в основном, – это дороги местного значения, и 1574 км автодорог не имеют категории.

Таким образом, сохраняется главная проблема - снижение качества несущей способности дорожного покрытия по техническим и технологическим характеристикам. Уровень осевой на-

грузки современных транспортных средств превышает возможности существующих автодорог, при этом уровень и размер оплаты превышения не соответствует потребностям восстановления дорожного полотна. Установление предельных нормативов пропускной способности должно оказать влияние на сохранение уровня покрытия, а введение дополнительных механизмов пополнения дорожного фонда позволит развивать дорожное строительство и реконструкцию дорожной сети. Недостаточен технологический уровень транспортных систем. Техничко-экономические характеристики большинства эксплуатируемых транспортных средств, в том числе и новых, поставляемых транспортным машиностроением, существенно ниже мирового уровня. В транспортной инфраструктуре наиболее существенно отставание в применении современных транспортных технологий, а также в информатизации транспорта. Следствием этого на внутреннем рынке являются недостаточное качество предоставляемых услуг, высокий уровень издержек, сохранение недопустимо высоких показателей транспортной аварийности и негативного экологического воздействия транспорта. На международных транспортных рынках в условиях постоянного ужесточения технических требований к транспортным средствам следствием является снижение конкурентоспособности отечественных перевозчиков. Перспективы развития транспортного комплекса. Для обеспечения развития отрасли и экономики в целом, повышения эффективности и качества услуг, привлечения инвестиций в обновление активов необходимо реализовать комплекс мероприятий по реформированию экономической модели и институциональной структуры отрасли[2].

Литература:

1. Стратегия развития транспортной отрасли государства до 2015 года. <http://www.mtk.gov.kz/>
2. Материалы сайтов и электронных отраслевых порталов <http://loginfo.ru/issue/129>; <http://www.transport.ru/>; <http://www.indpg.ru/transport>