

УДК 656.13.07:330.322

М.У. Рахимбердинова

Казахский экономический университет им. Т. Рыскулова, Казахстан, г. Алматы
E-mail: rmu_uk@mail.ru

Анализ состояния и предложения по развитию автотранспортной инфраструктуры в регионе

На современном этапе развития общества все более актуальными становятся вопросы функционирования транспортной инфраструктуры. Повышение конкурентоспособности национальной экономики, регионов и отраслей невозможно представить в отрыве от максимально полной реализации транзитного потенциала, который, в свою очередь, базируется на разветвленной, доступной, качественной и эффективной инфраструктуре. Автомобильный транспорт в Казахстане, начиная с 90-х годов, активно развивался, и в настоящее время вышел на второе место (после железнодорожного и трубопроводного), охватив более 20% грузо- и 90% пассажиропотоков. Обеспечение устойчивого развития, улучшение инвестиционного климата, рост конкурентоспособности национальной экономики, формирование условий для перехода Республики Казахстан на инновационный путь развития, стимулирование процесса регионального развития в значительной степени зависят от наличия и качества инфраструктуры, важной составляющей которой является сеть автодорог. В настоящее время имеет место отставание дорожной инфраструктуры от потребностей общества – следствие несбалансированного роста автопарка и финансирования отрасли.

Ключевые слова: автотранспортная инфраструктура, экономический эффект, экономическое развитие, социальный эффект, региональное развитие, транспортная политика.

M.U. Rakhimberdinova

Analysis of the status and proposals for the development of road infrastructure in the region

At the present stage of society development the issues of functioning of the transport infrastructure are becoming increasingly topical. Raising the competitiveness of national economy, regions and industries cannot be isolated from the full realization of transit potential, which, in its turn, is based on an extensive, available, high quality and efficient infrastructure. Since the 90's road transport in Kazakhstan grew rapidly and currently is in second place (after the railway and pipeline), covering over 20% of freight and 90% of passenger traffic. Ensuring of sustainable development, improving of investment climate, increasing of competitiveness of the national economy, creating conditions for Kazakhstan's to transit to innovative development, stimulating of regional development is largely dependent on the availability and quality of infrastructure, road network being an important component here. Currently the road infrastructure is backward the needs of society, that resulted from unbalanced growth of autopark and financing of the industry.

Key words: road infrastructure, economic effects, economic development, social effects, regional development, transport policy.

М.У. Рахимбердинова

Аймақтағы автокөлік инфрақұрылымын дамыту бойынша ұсыныстар мен оның жағдайын талдау

Қоғам дамуының заманауи деңгейінде көлік инфрақұрылымының қызмет ету мәселелерінің өзектілігі артып отыр. Ұлттық экономиканың, аймақтар мен салалардың бәсекеге қабілеттілігінің артуын транзиттік әлеуеттің толығымен жүзеге асырылуынан бөліп жарып қарау мүмкін емес, ол өз кезегінде жан-жақты, қол жетімді, сапалы және тиімді инфрақұрылымға негізделеді. Қазақстандағы автомобиль көлігі 90-жылдардан бастап белсенді дамыды және бүгінгі күні 20% астам жүк және 90% астам жолаушылар ағымдарын қамти отырып, екінші орынға (теміржол және құбыр желісі көлігінен кейін) шықты. Тұрақты дамуды қамтамасыз ету, ұлттық экономиканың бәсекеге қабілеттілігінің артуы, Қазақстан Республикасының дамудың инновациялық жолына

түсуі үшін жағдай жасау, аймақтық даму үрдісін ынталандыру біршама дәрежеде маңызды құрамдас бөлігі автокөлік желісі болып табылатын инфрақұрылымның бар болуы мен сапасымен тығыз байланысты. Қазіргі таңда жол инфрақұрылымының қоғам сұранысынан қалып қалуы – осының салдарынан автокөлік паркі дамуының және саланы қаржыландырудың теңгерімсіздігі орын алып отыр.

Түйін сөздер: автокөлік инфрақұрылымы, экономикалық тиімділік, экономикалық даму, әлеуметтік тиімділік, аймақтық даму, көлік саясаты.

Устойчивое функционирование экономики региона связано с рациональным развитием в нем производственной и социальной инфраструктуры, оказывающим влияние на его инвестиционную привлекательность, поддержание высокого социально-экономического статуса, эффективность производства и качество жизни населения. Совершенствование механизма управления развитием инфраструктуры является важнейшим условием реализации стратегии устойчивого развития региона.

Центры экономического пространства, где размещаются предприятия лидирующих отраслей, становятся полюсами притяжения факторов производства, обеспечивая наиболее эффективное их использование. Это приводит в конечном итоге к концентрации предприятий и формированию полюсов экономического роста. Одним из таких полюсов (или «точек») экономического роста, оказывающих существенное влияние на функционирование производства и социальной сферы региона, выступает транспортная инфраструктура.

Транспорт как важнейшая составная часть экономики обеспечивает ее единство и целостность. Транспортная политика во всех развитых странах рассматривается в качестве составляющей общегосударственной стратегии, транспорт находится под постоянным и достаточно жестким контролем государства [1, 2, 3].

В целях защиты интересов потребителей государство должно контролировать и регулировать инвестиционные процессы, выступая их участником. При этом надежная, устойчиво развивающаяся транспортная система является инструментом, который способен внести существенный вклад в преодоление экономического и социального неравенства регионов.

В условиях реформирования экономики процессу функционирования транспортной деятельности присущ характер саморегулирования. В случае повышения спроса на перевозки наблюдается рост тарифов. Увеличение провозных возможностей перевозчиков является результатом конкуренции или следствием установления предельного уровня тарифов. Быстрота протек-

ания экономических процессов и неопределенность внешней среды вызывают необходимость контроля государственных органов за деятельностью транспортного рынка. Этот контроль заключается в сопоставлении тенденций развития транспортной системы и всей социально-экономической системы региона и, как следствие, в корректирующем воздействии на транспортную систему.

Наличие долгосрочных целей транспортной инфраструктуры является одним из главных инструментов реализации исторической миссии региона, под которой понимается формула развития, позволяющая региону поддерживать высокий социально-экономический статус в настоящем и эффективно функционировать в будущем.

Развитие рыночных отношений в Казахстане привело к разрушению существовавшей ранее отраслевой системы управления автомобильным транспортом. Несмотря на то, что этот процесс сам по себе был необходимым и естественным, первоначальный эффект был явно отрицательным – резко возросли количество и тяжесть дорожно-транспортных происшествий, снизились коэффициент выпуска автопарка и объем оказываемых услуг. В значительной степени это было обусловлено тем, что взамен существовавшей системы отраслевого управления автомобильным транспортом не была создана эквивалентная система государственного управления и регулирования транспортной деятельности, адаптированная к рыночным условиям.

В процессе приватизации и демонаполизации транспортного рынка образовалось огромное количество частных перевозчиков и малых АТП, которые возглавляли недостаточно подготовленные и компетентные руководители. Сказывался такой фактор, как недооценка должного исследования рынка. Управление чаще всего основывалось на опыте и интуиции.

При определенных преимуществах (возможность быстрого реагирования на изменения конъюнктуры рынка, льготное налогообложение, узкая специализация) малое предпринимательство на автотранспорте имеет и ряд серьез-

ных недостатков: ограниченную возможность реализации долговременных программ, большую долю общехозяйственных расходов, дорогостоящий ремонт в силу отсутствия собственной ремонтной базы, отсутствие постоянной клиентуры и пр.

Государственное регулирование транспортной деятельности представляет собой систему типовых мер нормативно-правового, административного и экономического характера, осуществляемых правомочными государственными учреждениями в целях стабилизации и приспособления существующей транспортной системы к изменяющимся условиям.

Таким образом, создание определенных экономических и юридических механизмов необходимо для поддержания оптимальной ситуации (не выходящей за пределы допустимых значений) на рынке автотранспортных услуг с целью защиты интересов как производителей, так и потребителей [4, 5].

Существуют вполне объективные причины, по которым в условиях рыночной экономики необходимо государственное регулирование транспортной деятельности, оправдывающее вмешательство органов власти в деятельность субъектов транспортного рынка.

Основные операции транспорта необходимо регулировать в интересах общественной безопасности (безопасности движения, экологической), то есть устанавливать и контролировать единые нормы, стандарты и правила в области охраны окружающей среды, безопасности движения, условия труда на транспорте, а также единые технические стандарты.

Во многих случаях транспорт является естественной монополией, что представляет собой сдерживающий фактор его развития. Чаще всего транспорт сильно подвержен конкурентной борьбе. Это ведет к снижению заработной платы работников отрасли.

Социальные затраты транспорта очень велики – их необходимо учитывать и перераспределять. Автомобильный транспорт не может существовать без таких элементов, как автомобильные дороги, стоянки и т.п. Это обуславливает дополнительное финансирование как за счет государства, так и за счет предпринимательских структур.

В случае потребности транспорта в международном взаимодействии появляется необходимость государственных соглашений. Наряду с системой материально-технического снабжения

и связью транспорт является частью инфраструктуры национальной экономики и одновременно стимулятором ее развития. Транспорт является центральным звеном при ликвидации чрезвычайных ситуаций, призван играть важную роль в обеспечении обороноспособности страны.

Анализ последних исследований и публикаций. Параметры дорожной инфраструктуры, как показали исследования отечественных и зарубежных ученых-экономистов, влияют на развитие промышленности, торговли, сельского хозяйства, ВЭД и рынка труда. Более того, доказано существование эмпирической зависимости между плотностью сети автомобильных дорог и уровнем экономического развития [6, 7].

Однако проблематика взаимосвязи между инвестициями в региональную автодорожную инфраструктуру и развитием территорий (в особенности – для развивающихся стран) не освещена в должной мере, что и обусловило необходимость данного исследования.

Результаты исследования. За последнее десятилетие на развитие автотранспортной инфраструктуры (далее – АТИ) Казахстана (включая местные дорожные сети) выделено более \$6,5 млрд. (995 млрд. тенге), при этом объемы финансирования выросли почти в 8 раз. Ежегодно ремонтируется около 600 км дорог, в то время как потребность составляет порядка 1 тыс. км, ведь средний возраст дорог – 40-50 лет, и более 80% (а для Восточно-Казахстанской области – более 90%) АТИ не соответствует международным стандартам, что обуславливает следующие основные проблемы [8, 9]:

1) отставание темпов дорожного строительства от потребностей экономики и темпов роста автопарка (рисунок 1);

2) низкое качество (технические параметры) автодорожной сети, высокий уровень рисков автотransперевозок (уровень аварийности и смертности на дорогах);

3) невысокая инвестиционная привлекательность отрасли, ограничивающая приток частных инвестиций;

4) неразвитость внутренней АТИ (дорог, сооружений, сервисных центров вследствие недостатка финансирования из местных бюджетов: отсутствуют подъездные дороги с твердым покрытием к 800 населенным пунктам);

5) технологическое отставание, несовершенство законодательной базы, отсутствие опыта управления проектами АТИ.

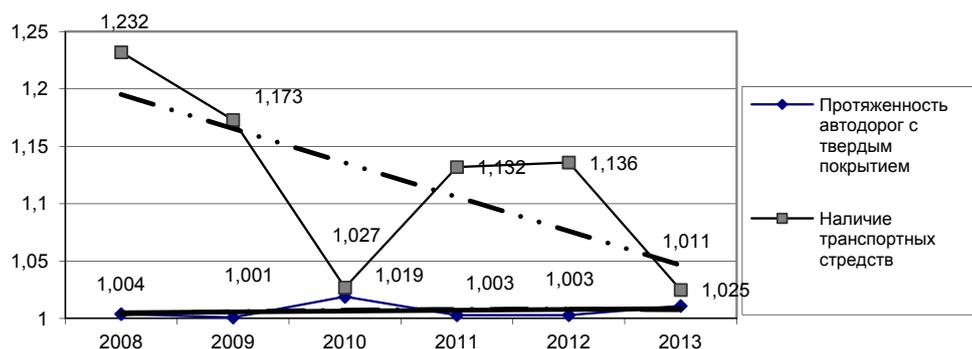


Рисунок 1 – Сравнительная динамика роста автопарка и протяженности дорожной сети Казахстана в 2008-2013 гг. (коэффициенты) [4, 8]

Большая часть перечисленных проблем тем или иным образом связана с недостаточным финансированием, следовательно, главной задачей в области модернизации дорожной инфраструктуры является разработка и внедрение современных механизмов инвестирования, что позволит привести АТИ в соответствие с потребностями динамично развивающейся экономики.

Потребность в значительных инвестициях в

модернизацию и развитие автодорожной сети, с учетом низкой инвестиционной привлекательности отрасли, высокой капиталоемкости и длительного срока окупаемости предопределяет целесообразность формирования единой концепции разработки инвестиционных проектов для АТИ в соответствии с методологическими требованиями системного подхода (рисунок 2):

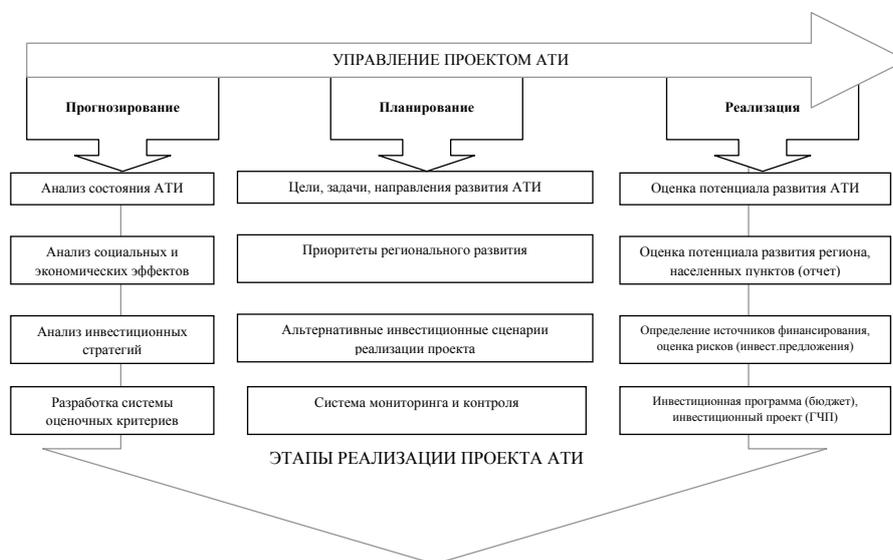


Рисунок 2 – Блок-схема разработки инвестиционного проекта для АТИ региона
*Разработано автором на основе [6, 10]

Эффективная инфраструктура – необходимое условие развития экономики Казахстана, в котором широкая география размещения экспортно-ориентированных производств сочетается с недостаточной плотностью транспортной сети. Реализация инвестиционных проектов в сфере

АТИ окажет также стимулирующее воздействие на экономику регионов, способствуя [11]:

- привлечению частных, в том числе прямых иностранных инвестиций и росту инвестиционной привлекательности регионов;
- проявлению комплексных мультиплика-

тивных эффектов за счет реализации инвестиционных проектов в смежных отраслях и создания добавленной стоимости за счет снижения себестоимости транспортных услуг;

– усилению деловой активности, повышению мобильности трудовых ресурсов и хозяйствующих субъектов;

– формированию новых рынков и отраслей, связанных с внедрением инноваций в автотранспортном секторе экономики.

При этом, с точки зрения государственной и региональной политики, приоритетными задачами являются [12]:

1) первоочередное финансирование строительства и модернизации сети автомобильных дорог (в т.ч. – регионального и местного значения);

2) повышение эффективности системы государственного управления АТИ, рациональное использование выделенных бюджетных средств;

3) совершенствование методов долгосрочного и оперативного планирования на основе анализа эффективности инвестиций в АТИ для активизации привлечения частного капитала.

Основная цель экономических преобразований, осуществляемых в нашей стране, состоит в преодолении кризисных явлений в экономике и выходе на качественно новую ступень развития общества, затрагивает все сферы жизнедеятельности.

Традиционно важная роль в осуществлении экономических преобразований и обеспечении стабильного роста отводится региональной политике как составной части национальной стратегии социально-экономического развития страны.

Система транспортного обслуживания является интегрирующим звеном всей социально-экономической системы региона. Региональная транспортная политика базируется на следующих теоретико-методологических принципах [13, 14]:

– политическое и экономическое единство Казахстана;

– целевая направленность транспортного обслуживания региона;

– принципы динамического и комплексного подходов;

– методология системного подхода;

– принцип инновационного развития транспортного комплекса;

– принцип непрерывного мониторинга транспортной деятельности;

– объективная востребованность в использовании логистического подхода в ходе принятия управленческих решений.

Государственное регулирование и стимулирование базовых отраслей экономики, предпринимательской деятельности является важнейшей составляющей обеспечения эффективного развития транспортной системы, призвано способствовать синхронизации интересов различных видов транспорта в составе единого транспортного комплекса Казахстана. Системный подход к развитию институтов предпринимательства предполагает государственное участие во всех сферах производственно-хозяйственной деятельности предприятий транспортного комплекса: нормативно-правовой, налоговой, лицензионной, финансовой, тарифной. Эффективная реализация регулирующих функций государства обеспечивается созданием надежной нормативно-правовой базы, формирующей условия единства и непротиворечивости исходных принципов законодательных актов в транспортной отрасли.

Стратегические приоритеты рыночной модели экономического развития региона обуславливают необходимость совершенствования механизмов поддержки и координации деятельности транспортной отрасли региона, способствующей расширению межрегиональных и внешнеэкономических связей, обеспечению устойчивого развития региона на казахстанском рынке.

Важнейшей задачей дальнейшего совершенствования экономики и организации, обеспечения устойчивого развития транспортного комплекса региона является изыскание наиболее эффективных организационных форм, способствующих преодолению существующих негативных тенденций, а именно – определена идеология интегрированной логистики.

Перспективы и основные направления развития транспортного комплекса республики связаны с задачами интеграции региональных, межрегиональных и межгосударственных связей и должны рассматриваться, прежде всего, через призму общих для Казахстана интересов.

Литература

1. Кейнс Дж.М. Общая теория занятости, процента и денег: пер с англ. – М.: «Гелиос АРВ», 1999. – 352 с.
2. Можарова В.В. Транспорт в Казахстане: современная ситуация, проблемы и перспективы развития. – Алматы: КИСИ при Президенте РК, 2011. – 216 с.
3. Бекмагамбетов М.М. Автомобильный транспорт Казахстана: этапы становления и развития. – Алматы: ТОО «Print-S», 2008. – 456 с.
4. Стратегический план на 2011–2015 годы: Управление пассажирского транспорта и автомобильных дорог Восточно-Казахстанской области [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://transportvko.gov.kz/?page_id=266&lang=ru
5. Agenor P. R., Moreno-Dodson B. Public Infrastructure and Growth: New Channels and Policy Implications. – Washington: World Bank Research Working Paper 4064, 2006. – 59 p. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: – http://www-wds.worldbank.org/servlet/WDSContentServer/WDSP/IB/2006/11/08/000016406_20061108161655/Rendered/PDF/wps4064.pdf
6. Di Giacinto V., Micucci G., Montanaro P. Network effects of public transport infrastructure: evidence on Italian regions. – L'Aquila: Bank of Italy, Economic Research Unit. – Working papers № 869. – 2012. – 51 p. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.bancaditalia.it/pubblicazioni/econo/temidi/td12/td869_12;internal&action=_setlanguage.action?LANGUAGE=en
7. Kazakhstan: trade facilitation and logistics development strategy report. – Mandaluyong City: Asian Development Bank, 2009. – 69 p. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.carecprogram.org/ru/uploads/docs/CAREC-Publications/2009/Transport-and-Trade-Logistics-Kazakhstan.pdf>
8. Агентство Республики Казахстан по статистике – транспорт [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.stat.kz/digital/tran/Pages/default.aspx>
9. Солодкий А.И. Организационно-экономические основы формирования дорожной сети в контексте регионального развития // Проблемы современной экономики. – 2007. – №4. – С.278-281.
10. Canning D., Pedroni P. The Effect of Infrastructure on Long Run Economic Growth // Manchester School. – Vol.76. - 2008. – P.504-527 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: – web.williams.edu/Economics/wp/pedroniinfrastructure.pdf
11. Weber M.M., Weber W.L. Productivity and Efficiency in the Trucking Industry: Accounting for Traffic Fatalities // International Journal of Physical Distribution & Logistics Management, №34, 2004. – PP.39-61.
12. Программа по развитию транспортной инфраструктуры в Республике Казахстан на 2010-2014 годы (утверждена Постановлением Правительства РК от 30 сентября 2010 года №1006) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://mtc.gov.kz/index.php/ru/gpfiir-na-2010-2014>.
13. Кейрос Ц. Техничко-экономические проблемы ремонта и содержания автомобильных дорог / под ред. В.Ф. Бабкова. – М.: МАДИ, 1995. – 57 с.
14. Barr N. Economics of the Welfare State. – Oxford: Oxford University Press, 2012. – 386 p.

References

1. Keins Dzh.M. Obshaya teoriya zanyatosti, procenta i deneg: per s angl. – М.: «Gelios ARV», 1999. – 352 s.
2. Mozharova V.V. Transport v Kazahstane: sovremennaya situaciya, problemy i perspektivy razvitiya. – Almaty: KISI pri Prezidente RK, 2011. – 216 s.
3. Bekmagambetov M.M. Avtomobil'nyi transport Kazahstana: etapy stanovleniya i razvitiya. – Almaty: TOO «Print-S», 2008. – 456 s.
4. Strategicheskii plan na 2011–2015 gody: Upravlenie passazhirskogo transporta i avtomobil'nyh dorog Vostochno-Kazahstanskoi oblasti [Elektronnyi resurs]. – Rezhim dostupa: http://transportvko.gov.kz/?page_id=266&lang=ru
5. Agenor P. R., Moreno-Dodson B. Public Infrastructure and Growth: New Channels and Policy Implications. – Washington: World Bank Research Working Paper 4064, 2006. – 59 r. [Elektronnyi resurs]. – Rezhim dostupa: – http://www-wds.worldbank.org/servlet/WDSContentServer/WDSP/IB/2006/11/08/000016406_20061108161655/Rendered/PDF/wps4064.pdf
6. Di Giacinto V., Micucci G., Montanaro P. Network effects of public transport infrastructure: evidence on Italian regions. LAquila: Bank of Italy, Economic Research Unit. – Working papers 869. – 2012. – 51 r. [Elektronnyi resurs]. – Rezhim dostupa: http://www.bancaditalia.it/pubblicazioni/econo/temidi/td12/td869_12;internal&action=_setlanguage.action?LANGUAGE=en
7. Kazakhstan: trade facilitation and logistics development strategy report. – Mandaluyong City: Asian Development Bank, 2009. – 69 r. [Elektronnyi resurs]. – Rezhim dostupa: <http://www.carecprogram.org/ru/uploads/docs/CAREC-Publications/2009/Transport-and-Trade-Logistics-Kazakhstan.pdf>
8. Agentstvo Respubliki Kazahstan po statistike – transport [Elektronnyi resurs]. – Rezhim dostupa: <http://www.stat.kz/digital/tran/Pages/default.aspx>
9. Solodkii A.I. Organizacionno-ekonomicheskie osnovy formirovaniya dorozhnoi seti v kontekste regional'nogo razvitiya // Problemy sovremennoi ekonomiki. – 2007. – 4. – S.278-281.
10. Canning D., Pedroni P. The Effect of Infrastructure on Long Run Economic Growth // Manchester School. – Vol.76. - 2008. – R.504-527 [Elektronnyi resurs]. – Rezhim dostupa: – web.williams.edu/Economics/wp/pedroniinfrastructure.pdf
11. Weber M.M., Weber W.L. Productivity and Efficiency in the Trucking Industry: Accounting for Traffic Fatalities // International Journal of Physical Distribution & Logistics Management, 34, 2004. – PP.39-61.
12. Programma po razvitiyu transportnoi infrastruktury v Respublike Kazahstan na 2010-2014 gody (utverzhdena Postanovleniem Pravitel'stva RK ot 30 sentyabrya 2010 goda 1006) [Elektronnyi resurs]. – Rezhim dostupa: <http://mtc.gov.kz/index.php/ru/gpfiir-na-2010-2014>.
13. Keiros C. Tehniko-ekonomicheskie problemy remonta i sodержaniya avtomobil'nyh dorog./Pod red. V.F.Babkova. – М.: МАДИ, 1995. – 57 s.
14. Barr N. Economics of the Welfare State. – Oxford: Oxford University Press, 2012. – 386 p.