

## Развитие транспортного комплекса РК: повышение казахстанской составляющей

Г.К. Нурғалиева

Казахский национальный университет имени аль-Фараби, Казахстан, г. Алматы

**Аннотация.** В статье рассмотрены роль и значение транспортного комплекса, в частности железнодорожного транспорта в развитии экономики Казахстана в условиях экономического кризиса. Также уделено внимание основным экономическим показателям и инвестициям в сфере железнодорожного транспорта, основным направлениям транспортной стратегий РК.

Транспортно-коммуникационный комплекс Республики Казахстан – высокотехнологичный, конкурентоспособный, соответствующий мировым стандартам, безопасный для участников транспортного процесса, органично интегрированный в мировую транспортную систему, транспортно-коммуникационный комплекс, способный гармонично увязать интересы экономики, национальной безопасности, геополитики, бизнеса во благо общества и государства.

Министерство транспорта и коммуникаций Республики Казахстан формирует и проводит эффективную государственную политику Республики Казахстан в сфере транспорта и коммуникаций в целях обеспечения опережающего темпа развития транспортно-коммуникационного комплекса и полного удовлетворения потребностей экономики и общества в доступных и качественных транспортных услугах.

В Послании народу Казахстана «Казахстан – 2030. Процветание, безопасность и улучшение благосостояния всех казахстанцев» Глава государства поставил задачу:

Казахстан должен стать частью мировой транспортно-коммуникационной системы, что потребует от нас опережающего развития всей транспортной инфраструктуры страны.

В решении поставленной задачи Министерство транспорта и коммуникаций Республики Казахстан является уполномоченным органом, формирующим и обеспечивающим реализацию государственной политики в области транспорта.

Транспортно-коммуникационный комплекс Республики Казахстан объединяет железнодорожный, автомобильный, водный, авиационный, а также различные другие виды технологического транспорта.

Железнодорожная отрасль. Протяженность магистральной сети железных дорог – 14 205,4 километров, электрифицированных железных

дорог – 4 143,5 км, 29,6%). Развернутая длина магистральных путей – 19,1 тысячи километров, станционных путей – более 6 тыс. км. Из общей протяженности 10 547 км оборудовано автоблокировкой, 8 816 км – диспетчерской централизацией. Магистральную железнодорожную сеть обслуживают 130 филиалов численностью более 56 тыс. человек. В 2007 году доля железнодорожного транспорта составила 57,4 % всего грузооборота страны [1].

В период с 2001 по 2006 годы Правительством были приняты и реализованы две Программы реструктуризации отрасли. В рамках программ непрофильные активы выведены из состава АО «НК «Қазақстан темір жолы», предприятия ремонтной и обеспечивающей деятельности выведены в конкурентную сферу, создан рынок операторов грузовых вагонов (40% грузового вагонного парка находится в 190 частных компаниях) а также экспедиторских услуг (70 компаний обеспечивают сопровождение 75% перевозок грузов). Принят Закон «О железнодорожном транспорте» и создана нормативно-правовая база для функционирования отрасли в рыночных условиях, с 2005 г начато субсидирование убытков пассажирских перевозчиков из республиканского бюджета.

В то же время сохраняется убыточность тарифов на такие массовые виды грузов, как уголь, железная руда, сельхозпродукция (перевозки этих грузов являются основными и в структуре перевозок занимают около 50%). Не в полной мере субсидируются из республиканского бюджета убытки пассажирских перевозчиков, курсирующих на социально-значимых маршрутах (порядка 40%), не решена проблема с обновлением парка пассажирских вагонов.

В связи с этим, в соответствии с поручением Правительства в 2007 году Министерством совместно с заинтересованными государственными органами, разработан План комплексных мер раз-

вития железнодорожной отрасли до 2011 года.  
 Основные задачи Плана комплексных мер:  
 1) создание благоприятных условий для развития конкуренции,  
 2) совершенствование тарифной политики и

нормативной базы,  
 3) обеспечение равного доступа к услугам железнодорожного транспорта,  
 4) привлечение частных инвестиций в развитие инфраструктуры.

Таблица 1

**Основные производственно-экономические показатели АО «НК «КТЖ»**

Показатели	Ед. изм.	Период		
		2008 год	2009 год	2010 год
Перевезено грузов	млн. тонн	222,6	246,8 (+10,8 %)	260,5 (+ 5,5 %)
Перевезено пассажиров	млн. пасс.	16,4	17,3 (+5,5 %)	18 (+3,8 %)
Доходы	млрд.тенге	286 162	389 223	428 173
Расходы	млрд.тенге	303 395	366 777	417 320
финансовый результат	млрд. тг.	-17,2	+22,4	+10,8

Таблица 2

**Перевезено грузов по сообщениям**

Показатели	Ед. изм.	Период		
		2008 год	2009 год	2010 год
внутриреспубликанское	млн. тонн	129,7	135,0 (+4,1 %)	140,3 (+3,9 %)
экспорт		69,0	83,8 (+21,4 %)	84,8 (+1,2 %)
импорт		15	17,7 (+18 %)	22,2 (+25,4 %)
транзит		8,9	10,3 (+15,7 %)	13,2 (28,1 %)

Таблица 3

**Вагоны**

Наименование	инвентарный парк	рабочий парк	нерабочий парк
пассажирские вагоны	2091	1816	275
грузовые вагоны	62 342	46 038	16 304

Таблица 4

**Локомотивы**

Наименование	Инвентарный парк (ед.)	Потребность (ед.)
	01.01.2010 г.	01.01.2010 г.
Магистральные тепловозы	565	437
Электровозы	552	342
Маневровые тепловозы	443	425

Частный парк грузовых вагонов – 34 685 ед. (35,7 %) у 189 собственников. В 2007 году на рынке пассажирских перевозок перевозки пассажиров на железнодорожном транспорте осуществляли 7 компаний, по итогам конкурса в 2008

году перевозки осуществляют 12 компаний. Дефицит пассажирских вагонов с нарастающим итогом составляет в 2008 году – 315 ед., в 2009 году – 489 ед., в 2010 году – 608 ед., в 2011 году – 720 ед., в 2012 году – 807 ед. [1]

Таблица 5

**Инвестиции с 2008 до 2012 гг. с учетом ежегодного повышения тарифов**

наименование	2008г.	2009г.	2010г.	2011г.	2012г.	Итого
	Стоимость, млрд. тенге					
Магистральная сеть	69	79	75	76	81	379
Локомотивное хозяйство	22.3	23.2	26.7	72.1	109.7	254.2
Вагонное хозяйство	25.3	36.0	45.4	70.5	77.1	254.5
Всего	116.7	137.9	146.9	218.3	267.9	887.8

В 2007 году инвестиции в железнодорожную отрасль составили 138 626 млн. тенге, из них:

- собственные средства – 86 337 млн. тенге (в т.ч. 9,5 млрд. тенге на строительство ж/д линии Шар – Усть-Каменогорск);

- заемные средства – 42 859 млн. тенге;  
 - средства республиканского бюджета – 9 430 млн. тенге (субсидирование пассажирских перевозок).

До конца 2012 года планируется оздоровить

3000 км магистральной сети, приобрести 500 ед. локомотивов и 23 000 грузовых вагонов [1].

Прямое воздействие на развитие транспортного комплекса помимо составления и реализации концепций, программ, планов и прогнозов, государство осуществляет через инвестиции в смежные отрасли экономики в целях повышения отечественного содержания и участия в производстве транспортных услуг. АО «ФНБ «Самрук-Казына» запускает программу развития казахстанского содержания по всем компаниям, входящим в состав фонда. Упор в ней сделан на недропользование, железнодорожную отрасль, телекоммуникации и энергетику. В ФНБ есть конкретные предложения и по созданию импортозамещающих производств.

Утверждены единые правила закупок для предприятий фонда, которые предусматривают стимулы для отечественных поставщиков – создание реестра отечественных товаропроизводителей, условные скидки до 20 процентов по сравнению с другими, установление целевых показателей дочерних компаний по увеличению казахстанского содержания.

Основные меры государства были направлены на финансовую поддержку предпринимательства, особенно актуальную в кризисное время. Для повышения казахстанского содержания в контрактах необходимо, чтобы Министерство индустрии и торговли РК проводило мониторинг зависимости регионов от импортных составляющих в приоритетных отраслях, включая транспортный комплекс.

По итогам первого полугодия 2009 года доля казахстанского содержания в закупках национальных компаний, входящих в группу "Самрук-Казына", достигла 63%, и на 8 крупнейших компаний ("КТЖ", "КазМунайГаз", "Казатомпром", "Самрук-Энерго", КЕГОК, "Казахтелеком", "Эйр Астана", "Казпочта") приходится 90% всех закупок холдинга. На 1 августа 2009 года всеми компаниями ФНБ заключены договоры закупок на 1,2 трлн. тенге, в том числе с отечественными компаниями - на 993,6 млрд. тенге (83%), а оплата по договорам составила 411,9 млрд. тенге.

Благодаря этому поставщиками национальных компаний создано 1452 дополнительных рабочих места.

ФНД "Самрук - Казына" практикуют не только разовые договоры, но и долгосрочное сотрудничество с отечественными производителями сроком на 10 лет. Так, АО «КТЖ» был подписан договор гарантии сроком на 10 лет с ТОО "KSP Steel" (на производство рельсов с ежегодным, начиная с 2012 года объемом закупок не менее 65 тыс. тонн на сумму около 150 млрд. тенге, а так-

же договор с "Востокмашзаводом" на закупку 10 комплектов крупного вагонного литья.

Макроэкономическая ситуация в стране постепенно стабилизируется, создавая предпосылки для посткризисного развития транспортного комплекса и других секторов экономики посредством реализации рассмотренных ФНД 30-ти крупных проектов общей стоимостью 324, млрд. тенге, в том числе в сфере энергетики - 1 проект, химии - 7, нефтегазовой промышленности - 4, металлургии - 2, фармацевтики и туризма - по 1 проекту, железнодорожной и телекоммуникационной отраслей - 3 проекта. В случае их реализации на стадии строительства будет создано 45 тыс. рабочих мест, после ввода объектов в эксплуатацию - более 10 тыс. [2].

Для максимального использования потенциала местных товаропроизводителей приняты планы по увеличению казахстанского содержания в закупках национальных компаний. Для их исполнения разработана и утверждена Программа по увеличению доли казахстанской составляющей в объеме товарно-материальных ценностей, закупаемых для нужд, например АО «НК «КТЖ» и его дочерних обществ на 2009-2013 годы, в течение которых планируется повысить долю продукции отечественных предприятий в закупках с 70 до 95% (рисунок 1). В рамках разработки программы совместно с акиматами областей, Алматы и Астаны составлен перечень отечественных товаропроизводителей в количестве 1123 предприятий [2,3].

В разрезе субъектов транспортного комплекса самая высокая доля казахстанского содержания должна достигнуть в автомобильной отрасли – 96% (объем финансирования – 238 млрд. тенге); в отрасли водного (включая морской транспорт) хозяйства - 88% (объем финансирования 101 млрд. тенге); в железнодорожной отрасли – 79% (объем инвестиций 23,2 млрд. тенге) и в отрасли гражданской авиации – 36% (объем финансирования 26,6 млрд. тенге) - рисунок 2 [2,3].

Особое внимание в рамках реализации программы уделяется развитию железнодорожного машиностроения. Предполагается увеличить в 18 раз объем выпускаемой продукции и материалов верхнего строения пути и довести этот показатель с 9,8 млрд. тенге в 2008 году до 174 млрд. тенге в 2013 году. Составлена карта размещения заказов и производительных сил по всем регионам республики [4,5].

Совместно с «ФНБ «Самрук-Казына» правительство разместило заказы по всем регионам страны, чтобы предприятия каждой области могли участвовать в реализации национальных проектов.

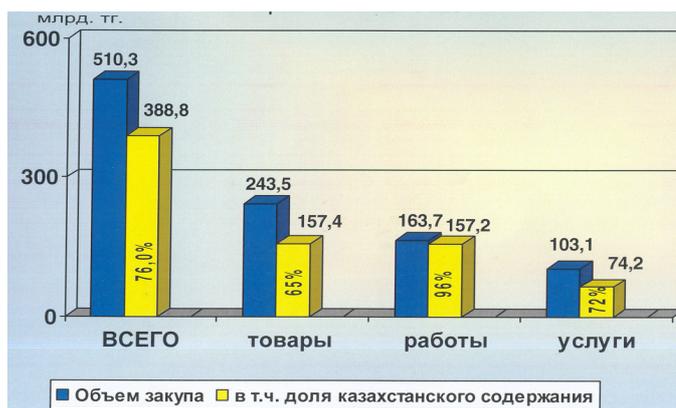


Рисунок 1 – План закупок на 2012 год товаров и услуг субъектами транспортного комплекса РК (по данным МТК РК)

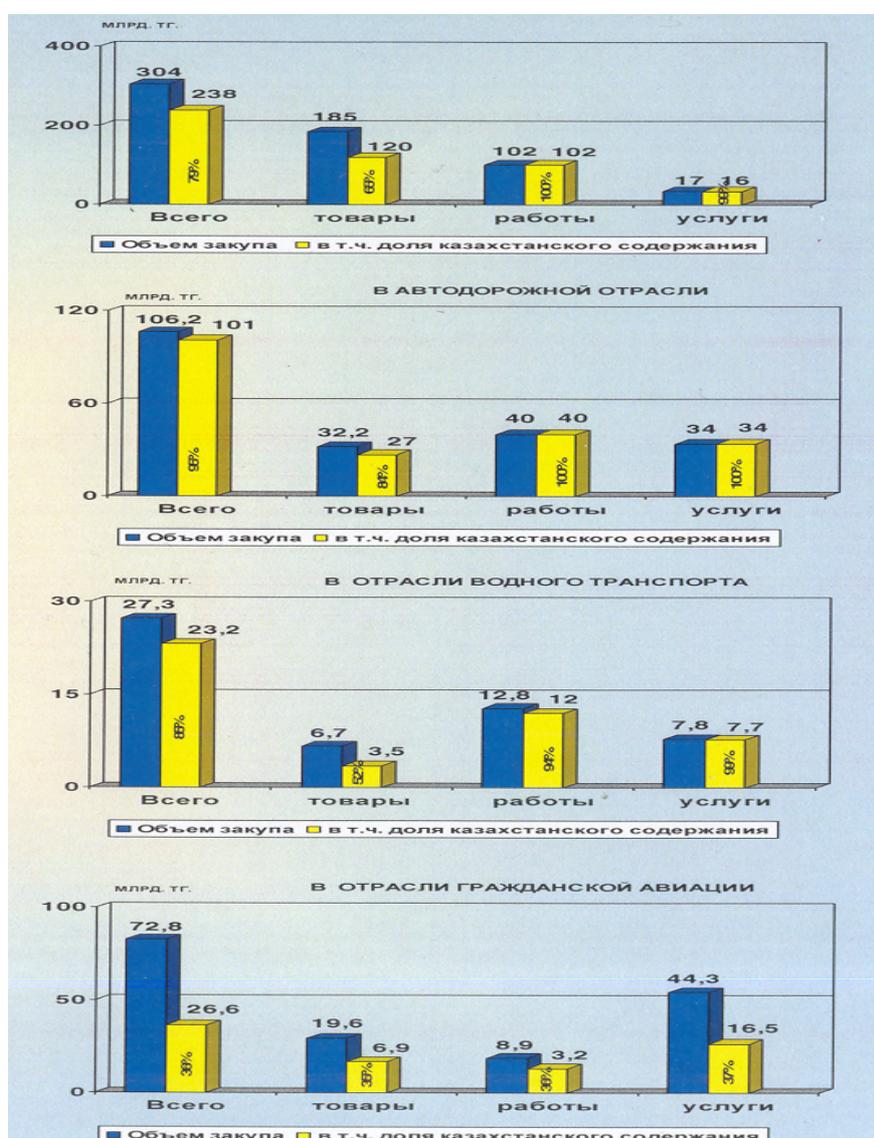


Рисунок 2 – План закупок на 2012 год конкретными субъектами транспортного комплекса РК (по данным МТК РК)

Итак, несмотря на экономический кризис, в 2007-2009гг. была продолжена работа по испол-

нению Плана мероприятий по реализации Транспортной стратегии Республики Казахстан до 2015

года, направленной на совершенствование и эффективное использование транзитно-транспортного потенциала республики по всем видам транспорта на основе повышения казахстанского содержания в производстве и предоставлении транспортных услуг.

### Литература

1. Стратегический план Министерства транспорта и коммуникаций РК на 2009-2011 годы. Утвержден Постановлением Правительства РК от 23 декабря 2008 года № 1219.
2. Қасымбек Ж.М. Государственное регулирование развития транспортного комплекса РК, автореферат, 2009.
3. План комплексных мер дальнейшего развития и реформирования железнодорожной отрасли Республики Казахстан на 2007-2010 годы. Утвержден приказом Министра транспорта и коммуникаций РК от 10.09.2007 г. № 197.
4. Средства инвесторов станут одним из критериев определения доли казахстанского содержания. //Панорама №32 от 21 августа 2009 года. - С 3.
5. Мамин А. Мы делаем ставку на отечественное производство. //Казахстанская правда № 96 от 9 апреля 2009.- С.3.

Г.К. Нурғалиева

#### ҚР көлік кешенінің дамуы: қазақстандық құраушының жоғарылауы

Мақалада экономикалық кризис жағдайында көлік кешенінің, атап айтқанда, теміржол көлігінің Қазақстан экономикасындағы ролі мен мағынасы қарастырылған. Сонымен қатар теміржол көлігі сферасындағы негізгі экономикалық көрсеткіштері мен инвестицияларға, ҚР транспорт стратегиясының негізгі бағыттарына көңіл бөлінген.

G.K. Nurgalyeva

#### Development of transport complex RK: increase of the Kazakhstan component

In article the role and value of a transport complex, in particular railway transport in development of economy of Kazakhstan in the conditions of an economic crisis is considered. The attention is also paid to the main economic indicators and investments in the sphere of railway transport, to the main directions transport RK strategy.