

УДК

К.А. Уразбаев

Международная Академия Бизнеса, Республика Казахстан, г. Алматы

E-mail: Ukayrat@list.ru

Автодорога «Западная Европа – Западный Китай» как один из факторов развития инфраструктуры транспортной системы Республики Казахстан

Данная статья посвящена проблемам развития транспортной инфраструктуры Республики Казахстан, в ней проведена ретроспектива развития транспортной отрасли, обосновывается важная роль транспортной системы как катализатора социально-экономического развития Казахстана, приводятся доводы относительно того, что без совершенствования имеющейся транспортной системы невозможна успешная интеграция национальной экономики в глобальную мировую систему хозяйствования. Автор особо акцентирует внимание о повышении роли индустриального развития транспортной отрасли в связи с предстоящим вступлением Республики Казахстан в ВТО, приводя аргументы в пользу того, что у страны имеются все предпосылки и возможности для того, чтобы стать важнейшим межрегиональным транзитным центром. Автором проведен анализ основных игроков осуществляющих грузоперевозки через территорию Казахстана, пропускная способность и протяженность автомобильных дорог, имеющиеся проблемы в организации грузопотоков. В целом, автор резюмирует что строительство магистрали «Западная Европа – Западный Китай» является экономически эффективным проектом как на регионе так и на межгосударственном уровне.

Ключевые слова: транспортная инфраструктура, интеграция, межрегиональный транзит.

K.A. Urazbayev

Highway «Western Europe — the Western China» as one of factors of development of infrastructure of transport system Republic of Kazakhstan

This article is devoted to problems of development of transport infrastructure of the Republic of Kazakhstan, in it the retrospective of development of transport branch is carried out, the important role of transport system as catalyst of social and economic development of Kazakhstan locates, arguments of are given that without improvement of available transport system successful integration of national economy into global world system of managing is impossible. The author especially focuses attention about increase of a role of industrial development of transport branch in connection with the forthcoming entry of the Republic of Kazakhstan into the WTO, adducing arguments of that the country has all prerequisites and opportunities to become the major interregional transit center. The author carried out the analysis of the main players carrying out a cargo transportation through the territory of Kazakhstan, the capacity and extent of the highways, available problems to the organizations of freight traffics. As a whole, the author summarizes that construction of the «Western Europe — the Western China» highway is economically effective project both on the region and at interstate level.

Keywords: Transport infrastructure, integration, interregional transit.

К.А. Уразбаев

«Батыс Еуропа – Батыс Қытай» тас жолы Қазақстан Республикасының транспорттық жүйесінің инфрақұрылымын дамытудың маңызды факторы ретінде

Аталмыш мақала Қазақстан Республикасының транспорт инфрақұрылымының дамуының мәселелеріне арналған, транспорттық саласының дамуына ретроспектива өткізілген, транспорт жүйенің маңызды рөлі Қазақстанның әлеуметтік-экономикалық дамуының катализаторы ретінде негізделген, транспорттық жүйені жетілдірмей ұлттық экономиканың әлемдік шаруашылық жүйесіне табысты шоғырлануы мүмкін еместігіне дәлелдер келтірілген. Автор Қазақстан Республикасының алдағы ДСҰ-ға кіретіндігіне байланысты, мелекеттің маңызды аймақаралық транзиттік орталыққа айналуының мүмкіндіктері мен барлық алғышарттардың бар екендігі туралы аргументтер келтіре отырып, көбіне транспорт саласының дамуын көтермелеуіне айырықша мән берген. Автормен Қазақстан территория-

сы арқылы жүк тасымалын жүзеге асыратын негізгі субъектілерінің өту қабілеттілігі мен автомобильдік жолдардың созылмалдылығына және жүк тасымалының негізгі мәселелеріне талдау жасап келтірген. Жалпы, автор «Батыс Еуропа – Батыс Қытай» тас жолының құрылысы аймақтық, сондай-ақ халықаралық деңгейдегі экономикалық тиімді маңызды жоба екендігін түйіндейді.

Түйін сөздер: транспорт инфрақұрылымы, интеграция, аймақаралық транзит.

Одним из ключевых аспектов, способствующих ускоренному индустриальному развитию и совершенствованию транспортной инфраструктуры Республики Казахстан, является именно строительство автодороги «Западная Европа – Западный Китай».

Современные тенденции развития глобального рынка стимулируют производственные компании к более решительным действиям по овладению и освоению новых для себя и не традиционных в плане производства, сбыта и продвижения товара - геопространств, и здесь немаловажную роль, в первую очередь, занимает именно транспортировка продукции. В этом аспекте, наличие высококачественных и комфортабельных дорожных артерий, соединяющих дальние расстояния начинает играть все более значимую роль.

С момента обретения своей независимости Казахстан становится активным участником интеграционных процессов не только на региональном уровне, но и в целом в мире. Особо важным фактором, способствующим вовлечению страны в процессы экономической интеграции является имеющаяся в наличии качественная транспортная инфраструктура, способная обеспечить потребности государства во внутренних и транзитных перевозках грузо- и пассажиропотоков, с высоким уровнем сервисного обслуживания.

В современных условиях транспорт не только отрасль, призванная удовлетворять потребности экономики в транспортировке пассажиров и грузов, но и в целом некоей межотраслевой системой, преобразующей наличествующие условия хозяйствования. Взаимное влияние экономики и транспорта обуславливает прямо пропорциональную зависимость их основных показателей.

Если в период становления национальной экономики республики речь шла о дальнейшем развитии и поддержании в удовлетворительном состоянии транспортной системы, то настоящее время от сформированной инфраструктуры

транспортной системы требуются усилия катализатора дальнейшего социально-экономического развития Казахстана с ориентиром на долгосрочную перспективу, усилия по обеспечению межрегиональной связи внутри государства и в целом по интеграции экономики страны в мировую систему, при этом к ней выдвигаются большие требования на соответствие современным критериям качества и безопасности.

Без дальнейшего развития и совершенствования транспортной системы внутри страны невозможна и успешная интеграция национальной экономики Казахстана в условиях глобализации в мировую систему хозяйствования.

Поэтому развитие транспортной отрасли, в целом, должно быть направлено на повышение уровня развития инфраструктуры транспортной системы.

Актуальность вопроса о повышении индустриального развития транспортной отрасли усиливается в связи с предстоящим вступлением Казахстана в ВТО, основным требованием которого является либерализация рынка индустрии.

«Программа индустриально-инновационного развития должна стать общенародной задачей всей страны в ближайшее десятилетие. Только так мы сможем войти в число 50-и конкурентоспособных стран мира», - сказал Президент РК Нурсултан Назарбаев [1].

Одним из альтернативных вариантов диверсификации экономики является открытие больших транспортных коридоров, с целью привязки экономик европейских и азиатских стран к международным коммуникационным артериям, пролегающим по территории нашей страны, что позволит Казахстану стать реально интегрированным государством, заработав попутно и на транзите грузов.

У Республики имеются все предпосылки и возможности для того, чтобы стать важнейшим межрегиональным транзитным центром. Казахстан, располагаясь в самом центре Евразийского континента, на стыке крупных экономических регионов, цивилизаций и культур, должен

более активно встраиваться в существующую современную систему глобальных политических и экономических взаимосвязей. Только при условии развития современных средств коммуникаций, транспорта и инфраструктуры Казахстана может стать соединяющим мостом между Западом и Востоком.

Согласно Транспортной Стратегии, разработанной Правительством страны, развитие транспортно-коммуникационной системы логически увязано с территориальным развитием, предполагается создание основ для развития сети современных магистралей, позволяющих осуществлять континентальный и трансконтинентальный транзит в направлениях Север-Юг и Запад-Восток.

Большие перспективы Казахстан видит в создании транспортного коридора Китай - Западная Европа через территорию Казахстана, России и Украины для перевозки грузов мощной товарной базы Западного Китая. Географически, основной транзит по территории Казахстана (порядка 80%) составляют грузоперевозки между государствами Центральной Азии, РФ и европейскими странами. Основной объем перевозок осуществляется по Среднеазиатскому и Западному коридорам.

Основными грузоотправителями транзитных грузов являются Россия – 36%, Узбекистан – 17%, Таджикистан – 9%, Украина – 7%, Кыргызстан – 6%, Китай – 5%. Основными же грузополучателями транзитных грузов являются Узбекистан – 30%, Россия – 17 %, Таджикистан – 13%, Китай – 9%, Кыргызстан – 8%, Туркменистан – 5%.

Как прогнозируется, дальнейший рост объемов перевозок на автомобильном транспорте

будет связан с увеличением объемов производства, развитием предпринимательской деятельности, расширением сферы услуг, повышением уровня жизни населения, освоением новых территорий и месторождений полезных ископаемых, расширением международной торговли, развитием транзитных перевозок по международным транспортным коридорам, проходящим по территории Казахстана.

Парк автотранспортных средств в республике достигает 1,75 млн. единиц, легковых автомобилей – 1,41 млн. штук, из которых более 99% находится в личном пользовании.

Из полной протяженности дорог общего пользования 23 тыс. км – республиканские дороги, связывающие областные центры и 65 тыс. км – местные дороги, обслуживающие автоперевозки в сельской местности и выходящие на республиканские дороги. В таблице 1 приведены данные по протяженности дорог РК.

Правительством Казахстана поддержано предложение по финансированию коридора «Западный Китай – Западная Европа» и выделено на разработку этой модели 310 млн. тенге. Тем не менее, это очень затратный проект, реализация которого будет осуществляться на основе как республиканского бюджета, так и внешних займов. Помимо грузов из Китая и Европы реализация этого проекта позволит привлечь транспортные потоки из Центральной Азии. Кроме того, по предлагаемому коридору Правительством Казахстана планируется до 2012 года создание шести транспортно-логистических центров в Хоргосе, Алматы, Таразе, Шымкенте, Кызылорде, Актобе. Более подробно можно рассмотреть размещение транспортных коридоров на рисунке 2.

Таблица 1 – Протяженность автомобильных дорог общего пользования на начало 2010 г [3]

	Всего	в том числе				
		дороги с тверд. покрытием	из них			Грунтовые-дороги
			асфальтобетонные	черные гравийнощебеночные	белые гравийнощебеночные	
Всего в том числе:	88331	82903	13749	42747	26407	5458
Республиканские	22996	22852	7427	13584	1841	144
Областные и местные	65365	60051	6322	29163	24566	5314
<i>Примечание:</i> Составлено на основе результатов Агентства РК по статистике, 2010 г.						



Рисунок 2 – Схема международных автомобильных коридоров Казахстана [3]

Примечание: на основе материалов МИД РК для Круглого стола «Казахстан и Китай сегодня: новые и традиционные факторы взаимоотношений», Алматы, 29.06.2009 г.

1) Астрахань – Атырау – Актау – граница Туркменистана.

2) Обеспечивает транзит между странами Ближнего Востока, Центральной Азии, России и Европы.

3) Омск – Павлодар – Семипалатинск – Майкапшагай.

4) Обеспечивает транзитные грузопотоки между Китаем и Россией.

5) Астана – Костанай – Челябинск.

Соединяется с маршрутом Алматы – Астана – Петропавловск и также обеспечивает транзит между Китаем, странами Центральной Азии и регионами РФ.

Общая протяженность шести транзитных автомобильных коридоров составляет 8258 км [2].

Как известно, в Казахстане протяженность автотрасс общего пользования составляет более 85 тыс. км. Тогда как по оценкам специалистов для удовлетворения социально-экономических потребностей республика должна иметь их не менее 150 тыс. км. Более того, сегодня наблюдается ежегодное ухудшение технического состояния автодорог, которое приближается к критической черте. Более 76% всех дорог в республике построено из расчета нагрузки на ось в 6 тонн и не выдерживает веса современных большегрузных автомашин, что соответственно отражается на транзитной и внутренней привлекательности отечественных автомобильных дорог [2].

Из-за неразвитости сети дорог и их неудов-

летворительного состояния хозяйство республики несет значительные потери. Стоимость перевозок при снижении средней скорости движения до 40 км/ч возрастает в среднем на 20-25%. В присущих Казахстану дорожных условиях срок службы автомобиля сокращается здесь на 30%, а стоимость его эксплуатации возрастает в 2,5-3 раза. А ведь известно, что 1 тенге вложенный в ремонт и содержание дорог, дает только пользователю более 3 тенге чистой прибыли, не считая так называемого “внетранспортного эффекта” получаемого в других отраслях [3].

В качестве части стратегии роста Казахстан вкладывает значительные инвестиции в транспортную инфраструктуру, но процесс только частично успешен, так как транспортные расходы все еще составляют в среднем 10% [4] от общей суммы груза, в то время как в Европе в среднем менее чем 4%. Несмотря на высокую стоимость, существует приблизительно 10% рост в год в общем объеме национальных перевозок (в тоннах).

В то же время ежегодно в республике возрастает объем грузооборота, осуществляемый автомобильным транспортом. В настоящий момент ключевые международные автомобильные «ворота» находятся на китайской границе в пограничном переходе Хоргос. Перевозчики, пользующиеся автомобильным транспортом, сталкиваются примерно с теми же проблемами, что и при железнодорожных перевозках на Достык–

Алашанькоу, а в частности с технической неоснащенностью таможенных постов, недостатком погрузочной техники и т.д.

Строительство магистрали «Западная Европа – Западный Китай» является экономически эффективным проектом как на региональном так и на межгосударственном уровне. Для Казахстана серьезным вызовом является тот факт, что соседние страны в регионе активно ищут альтернативные маршруты транспортировки своих грузов на внешние рынки, которые в основном

идут в обход Казахстана. К тому же, Россия, Узбекистан, Иран уже предпринимают активные попытки по привлечению основных транзитных грузопотоков. В свете этого, тезис о безальтернативности транзитного положения Казахстана подпадает под большое сомнение, единственным выходом разрешения из которого может стать только принятие на всех уровнях самых срочных мер по реализации транзитного потенциала страны

Литература

- 1 Стратегия индустриально-инновационного развития Республики Казахстан на 2003-2015 гг./ Справочная правовая система «Юрист» (ежедневное обновление).
- 2 Тенденции и перспективы развития дорожного хозяйства Казахстана // Саясат. – №10(111). – 2011. – С.63-66.
- 3 Баймахамбетов К.С. Методические основы оценки инвестиционных проектов по развитию сети железных дорог // Международная научно-техническая конференция «Актуальные вопросы проектирования, строительства и эксплуатации транспортно-коммуникационных сооружений». – Алматы: Казахская академия транспорта и коммуникаций, 1999. – 11-16 с.
- 4 Нурмагамбетов Б. Экономическое обоснование инвестиционных аспектов в реформировании железнодорожного комплекса РК в условиях рынка. – 2012. – 130 с.

References

1. Strategiyaindustrialno-innovacionnogorazvitiyaRespublikiKazahstanna 2003-2015 gg./Spravochnayappravovayasistema«Yurist»ejednevnoejbnovleniye.
2. Tendencii I perspektivirazvitiyadorojnogohozyaystvaKazahstana // Sayasat, №10(111), 2011. – S.63-66; 0,5p.1.;
3. Baymahambetov K.S.”Metodicheskie osnovi ocenki investicionnih proektov po razvitiyu seti jeleznih dorog // Mejdunarodnayanaučno-tehnicheskayakonferenciya “Aktualnievoprosiproektirovaniya, stroitelstva i ekspluatacii transportno-kommunikacionnihsooruzheniy”. – Almati: Kazahskayaakademiya transporta I kommunikacij, 1999. – 11-16 s.
4. Nurmaganbetov B. “Ekonomicheskoeobosnovsnieinvesticionnihaspektov v reformirovaniijeleznodorojnogokomplek sa RK v usloviyahrinka”, 2012. – 130 s.