

УДК 338.47 (574)

ОЦЕНКА РАЗВИТИЯ РЫНКА ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ В РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН

Есимсеитова К.А., Алиев Ж.А., Есимсеитов М.С., Пак И.А., Мухтаров Т.М.

*Карагандинский государственный технический университет Республики Казахстан,
Караганда, e-mail: esimseitova.kadisha@mail.ru*

Транспортный комплекс представляет собой важнейшую хозяйственную структуру в значительной степени обуславливающую экономическое развитие страны и эффективность функционирования ее хозяйственного комплекса. Общеизвестна и общепризнана решающая роль транспорта в освоении природных ресурсов и вовлечении в хозяйственный оборот новых регионов за счет создания благоприятных условий для развития их производительных сил. Казахстан является государством со стабильно развивающейся экономикой и демонстрирует последовательное укрепление показателей своей деятельности. Ключевую роль в развитии экономики и промышленности страны, а также и в экспортно-импортных и транзитных отношениях играют железнодорожный и автомобильный виды транспорта.

Ключевые слова: транспортный комплекс, управление, экономические системы, эффективность, инфраструктура.

ASSESSMENT OF THE DEVELOPMENT OF THE TRANSPORT SERVICES MARKET IN THE REPUBLIC OF KAZAKHSTAN

Esimseitova K.A., Aliev Zh.A., Esimseitov M.C., Pak I.A., Muhtarov T.M.

*Karaganda state technical university of Republic of Kazakhstan, Karaganda,
e-mail: esimseitova.kadisha@mail.ru*

The transport complex represented by submitting a critical economic structure to a large extent by either causing the country's economic development and its economic performance of the complex. Is well known and acknowledged the crucial role of transport in the exploitation of natural resources and engaging in the economic turnover of new regions through the creation of an enabling environment for the development of their productive forces. Kazakhstan is a State with stable economies and demonstrates the consistent strengthening of their performance. A key role in the development of the economy and industry, as well as in export-import and transit relationships are rail and road modes of transport.

Keywords: transport complex, management, economic systems, efficiency, infrastructure.

Введение

Транспортный комплекс представляет собой важнейшую хозяйственную структуру в значительной степени обуславливающую экономическое развитие страны и эффективность функционирования ее хозяйственного комплекса. Общеизвестна и общепризнана решающая роль транспорта в освоении природных ресурсов и вовлечении в хозяйственный оборот новых регионов за счет создания благоприятных условий для развития их производительных сил.

Мировой практикой многократно подтверждена необходимость опережающего формирования транспортной сети как одного из главных системообразующих факторов, создающих необходимые предпосылки и условия для дальнейшего экономического роста и повышения качества жизни населения [1].

Цель исследования

Сегодня в Казахстане наблюдается положение, когда рынок автотранспортных перевозок отечественными компаниями уступает зарубежным конкурентам. По подсчетам специалистов из десяти автомо-

билей, занятых на перевозках грузов в дальнее зарубежье, только один принадлежит казахстанским перевозчикам. Доля отечественных операторов в общем объеме международных перевозок по зарубежным странам не превышает 20%.

В статье дана оценка существующей системы статистических показателей в области транспорта на основе анализа развития транспортной отрасли выработаны предложения по ее дальнейшему совершенствованию [2].

Материал и методы исследования

Отмечая необходимость оптимизации сети путей сообщения, нельзя не коснуться одного принципиального связанного с этим вопроса. Как известно, играя исключительно важную роль в процессе материального производства, транспорт выполняет своеобразный социально-экономический заказ общества по удовлетворению его потребностей в перевозках. Особенности этого заказа на разных этапах общественного развития определяют основные направления транспортной стратегии по совершенствованию транспортной системы [2].

Наиболее высокое количество автомобилей было зарегистрировано в следующих регионах: г. Алматы (208026 ед.), Восточно-Казахстанской (1359914 ед.), Карагандинской (124868 ед.), Алматинской (116250 ед.),

Костанайской (114673 ед.) областях. Наименее обеспечены автомобилями Кызылординская (27949 ед.), Атырауская (38837 ед.), Западно-Казахстанская (52520 ед.) области [3].

В республике в 2012 г. из общего количества автомобилей было технически исправно 87,7%. По регионам республики уровень технической исправности автомобилей колеблется (от 80,3% до 95,7% от общего количества автомобилей).

Из общего количества автомобилей на грузовые приходится 45%, автобусы – 12,4%, легковые – 24,5%, специальные – 18,1%. При этом 81% автомобилей из общего количества были исправны [3].

Следует отметить, что в четырнадцати областях республики удельный вес грузовых автомобилей в общем количестве составляет (от 41% до 54,2%). В целом удельный вес пассажирского транспорта (автобусов и легковых автомобилей) в регионах республики в 2012г. составляет в среднем 30-40%. Сравнительно низкое количество пассажирского транспорта отмечается в следующих областях: Северо-Казахстанская (28,8%), Костанайская (33,3%), Кызылординская (33,5%), Жамбылская (33,7%). 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.

Наиболее высокое количество исправных транспортных средств в 2012г. наблюдалось в г. Астана (89,8%), г. Алматы (88,9%), Павлодарской (83,5%), Карагандинской (83%), Восточно-Казахстанской (82,6%) и Атырауской (82,5%) областях.

В Республике Казахстан с 2001 по 2012 гг. произошло увеличение числа пассажирских легковых автомобилей. При этом из общего количества легковых автомобилей регионов республики основная часть приходится на служебные автомобили.

В региональном аспекте наибольшее количество автомобилей зарегистрировано в г. Алматы (6783 ед.), в Костанайской области (4201 ед.), Карагандинской (20544) [3].

В то же время на современном этапе социально-экономического развития республики обеспечение работоспособности местных автодорог приобретает особое значение. Это связано, в первую очередь, с поставленной перед страной задачей развития сельских регионов. На 2003-2010 гг., объявленные годами возрождения аулов, на эти цели предусмотрено выделение значительных бюджетных средств. В качестве одного из главных факторов, способствующих восстановлению социально-экономической инфраструктуры сел и улучшению жизни сельского населения, рассматривается обеспечение регулярного автомобильного сообщения, невозможного без формирования стабильной транспортной сети.

Оптимальное решение этой задачи предполагает уточнение, прежде всего, состава опорной (основной) сети автодорог местного значения с последующей оценкой объемов и стоимости предстоящих восстановительных работ, как основы для установления рациональной этапности и последовательности их выполнения по регионам страны, а также необходимой производственной мощности подрядных строительных организаций [4].

Следует особо отметить, что определение достаточно достоверных объемных и стоимостных показателей по всему комплексу восстановительных работ

представляет известную сложность в связи с большим протяжением сети автомобильных дорог местного значения, системные обследования которых не проводились, начиная с 90-х годов.

Эта задача может быть значительно упрощена по трудоемкости и срокам реализации при условии предварительной разработки серии технико-экономических обоснований реабилитации и модернизации автодорог в конкретных условиях различных природно-климатических зон на ограниченных по протяженности участках (общей сложностью не более 2-3 тыс. км) выборочно в 5-6 областях с использованием их в дальнейшем в качестве аналогов для укрупненной оценки объема и стоимости всего комплекса восстановительных работ.

Восстановление автодорожной сети безусловно необходимо, но не единственное условие ее устойчивой работоспособности. Исключительную важность представляет формирование системы обеспечения этой работоспособности и стабильного функционирования дорожной отрасли в дальнейшем. Эта проблема охватывает широкий круг вопросов: от создания необходимой нормативно-правовой базы до изыскания надежных источников финансирования и реформирования управления отраслью в целом. Формирование такой системы – одна из главных стратегических задач в сфере развития автотранспортных перевозок, решение которой требует изучения и глубокого осмысления исторического мирового опыта и современных тенденций в этой сфере.

Для повышения эффективности автотранспортного обслуживания транспортных узлов и крупных грузообразующих объектов необходимо воссоздание систем оперативного управления работой автомобилей, в том числе, принадлежащих различным владельцам, а также развитие систем комплексного транспортно-экспедиционного обслуживания предприятий различных секторов экономики с возложением на предприятия автотранспорта общего пользования функций координирующего органа по управлению этой работой.

В целях повышения эффективности междугородных перевозок грузов следует разработать и реализовать механизм стимулирования загрузки автомобилей на маршрутах при их возврате или в попутном направлении, с учетом возрождения в подотрасли автотранспорта общего пользования узловых транспортно-экспедиционных предприятий, контрольно-диспетчерских пунктов, центров поиска грузов и оперативного управления перевозками.

Необходимы целенаправленные действия по повышению эффективности автотранспортного бизнеса, стимулированию укрупнения операторов и создания многопрофильных автотранспортных компаний, располагающих развитой производственной инфраструктурой [5].

Следует предусматривать приоритетное развитие автотранспортных предприятий общего пользования с учетом ускоренного обновления и роста автомобильного парка до уровня, обеспечивающего значительное увеличение их доли в объеме перевозок грузов.

Результаты исследования и их обсуждение

Одним из показателей уровня развития страны является состояние транспорта. Су-

существуют причинно-следственные связи между уровнем развития транспорта и структурой общества. Так, появление железнодорожного транспорта связало города и страны, облегчив освоение новых территорий для проживания населения и производства продукции. Рост городов, в свою очередь, обусловил развитие городского транспорта для качественного обслуживания городского населения.

Экономическое значение транспорта в жизни общества состоит в обеспечении развития, связи и координации работы всех отраслей экономики.

Транспорт способствует монолитности государства, позволяет маневрировать ресурсами, оперативно разрешать чрезвычайные ситуации. В этом состоит политическое значение транспорта. [5]

Выводы

Казахстан является государством со стабильно развивающейся экономикой и демонстрирует последовательное укрепление показателей своей деятельности. Ключевую роль в развитии экономики и промышленности страны, а также и в экспортно-импортных и транзитных отношениях играют железнодорожный и автомобильный виды транспорта. Если в период экономического спада транспортный комплекс обеспечил все потребности экономики государства, а также оказал поддержку путем сдерживания тарифов и цен на транспортные услуги, то в настоящее время, в период стабильного роста, необходима существенная государственная поддержка для восстановления и подъема транспортной отрасли. Несбалансированное размещение транспортно-коммуникационной сети на всей территории страны препятствует развитию единого экономического пространства и росту мобильности населения. Растущий спрос на качественные транспортные услуги удовлетворяется не в полном объеме из-за недостаточного уровня технического развития транспортной системы и отставания в области транспортных технологий [6].

На основе анализа статистических показателей в области транспорта и развития транспортной отрасли в статье выработаны предложения по совершенствованию рынка транспортных услуг в Казахстане:

– совершенствование автотранспортной инфраструктуры и дорожной сети, устранение диспропорции и узких мест в их развитии;

– модернизация и обновление парка автотранспортных средств, с учетом соответствия требованиям международных стандартов;

– развитие эффективных транспортно-логистических технологий и перевозочных систем, обеспечивающих снижение автотранспортных издержек в обслуживаемых секторах экономики;

– комплексная информатизация автотранспорта на основе использования современных телекоммуникационных и навигационных систем;

– повышение инвестиционной привлекательности автотранспортного бизнеса;

– поддержка отечественных перевозчиков при осуществлении социально-значимых автотранспортных услуг и на международном транспортном рынке;

– совершенствование законодательно-правовой и нормативной базы, регламентирующей основные направления автотранспортной деятельности;

– установление рациональной сферы использования автомобильного транспорта и повышение уровня его взаимодействия с другими видами транспорта с учетом обеспечения безопасности населения и устойчивого развития всей транспортной системы.

Список литературы

1. Будрин А.Г., Будрина Е.В., Григорян М.Г. и др. / под ред. Г.А. Кононовой. Экономика автомобильного транспорта: учебное пособие для студентов высш. учеб. заведений. – М.: «Академия», 2005. – 320 с.
2. Бычков В.П. Экономика автотранспортного предприятия: учебник. – М.: ИНФРА-М, 2006. – 384 с.
3. Краткий статистический сборник. – Алматы: Агентство РК по статистике, 2012.
4. Лавриненко Ю.Н. Транспортный комплекс Казахстана и его роль в обеспечении экономических связей и транзитных перевозок на континенте. Документы Международной конференции «Транспорт и торговая политика». – Алматы, 2007. – 247 с.
5. Назарбаев Н.А. Казахстан 2030. Процветание безопасности и процветание всех казахстанцев: Послание Президента страны народу Казахстана. – Алматы: Білім, 1997. – 32с.
6. Транспортная стратегия Республики Казахстан до 2015 года (Утверждена Указом Президента Республики Казахстан от 11.04.2006 года № 86). – Астана, 2006. – 67с.