

«Сейфуллин оқулары – 12: Ғылым жолындағы жастар-болашақтың инновациялық әлеуеті» атты Республикалық ғылыми-теориялық конференция материалдары = Материалы Республиканской научно-теоретической конференции «Сейфуллинские чтения-12: Молодежь в науке - инновационный потенциал будущего" . – 2016. – Т.1, ч.2 – С.377-379

ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН

Кубжасаров Т.К.

Одной из концепций вхождения Казахстана в число 30 самых развитых стран мира является динамичное развитие транспортной инфраструктуры.

Транспортная инфраструктура – это кровеносная система нашей индустриальной экономики и общества. Развитой страны без качественных современных магистралей не бывает.

Завершение в Республике Казахстан структурных базовых реформ, переход экономики в фазу роста, создание основ правовой базы работы транспорта в рыночных условиях создают предпосылки для комплексного развития транспортной транзитной инфраструктуры, интеграции преимуществ различных видов транспорта для повышения общей эффективности использования транзитного потенциала.

В развитии транспортной инфраструктуры страны немаловажную роль сыграют и республиканские автомагистрали. Например, первый платный автобан в Казахстане "Астана-Щучинск" уже с начала взимания платы за проезд превысил 500 млн. тенге. При этом более 50 процентов этих средств внесено владельцами грузового автотранспорта. В 2014 году этот показатель вырастет до 1 млрд. Система платных дорог, обеспечит качество и своевременность предоставляемых услуг. Собранные деньги пойдут на реконструкцию и обслуживание данной дороги.

Протяженность автомобильных дорог РК составляет 128 тыс. км. Из общей протяженности автодорог общего пользования:

- 23,5 тыс. км республиканского значения
- 73,6 тыс. км областного значения
- 30,9 тыс. км относятся к местной сети.

Через Казахстан проходят 5 международных автомобильных маршрутов, общей протяжённостью 23 тыс. км.

С 2001 года на восстановление и эксплуатацию автомобильных дорог общего пользования инвестировано 1453,7 млрд. тенге, из них 75% на дороги республиканского значения.

Соотношение затрат развития к эксплуатации составили 62% на 38%, соответственно. В то время как 83% всего финансирования для республиканской дорожной сети были направлены на развитие и реабилитацию международных транспортных коридоров и только 17% на эксплуатацию и ремонт, прямо противоположное соотношение имеет место на местном уровне, где существенно преобладают эксплуатационные расходы (76%).

С 2001 по 2012 годы ремонтными работами охвачено 45,2 тыс. км автодорог общего пользования, из них полностью восстановлено 14,8 тыс. км, что привело к улучшению состояния автодорог общего пользования на 31%. Вместе с тем, за этот период чуть более четверти местной сети подвергнуто ремонтно-восстановительным работам и 81% выполненных работ приходится на последние шесть лет интенсивного финансирования.

В 2013 году транспортно-эксплуатационное состояние автомобильных дорог общего пользования следующее: в хорошем техническом состоянии – 20%, удовлетворительном – 47% и неудовлетворительном – 33%. Прямым следствием сложившегося транспортно-эксплуатационного состояния автомобильных дорог республиканского значения являются прямые и косвенные экономические издержки общества и в целом национальной экономики, эквивалентные 1021,9 млрд. тенге или 3,46% от ВВП 2012 года, в том числе:

- республиканского значения 235,3 млрд. тенге или 0,86% от ВВП;
- местного значения 786,6 млрд. тенге или 2,6% от ВВП.

Также состояние дорог отражается на международных рейтингах конкурентоспособности страны. Положительные сдвиги в последние годы позволили впервые за семь лет изменить отрицательный тренд фактора «Качество дорог» и улучшить данный индикатор на восемь позиций в 2012 году по сравнению с 2011 годом. На протяжении шести лет (2006 – 2011 годы) данный индикатор устойчиво ухудшался, достигнув отметки 125, что на 27 позиций ниже базового периода (2006 год).

В настоящее время в дорожном секторе наблюдаются объективные тенденции, которые требуют принципиальных изменений в работе дорожной отрасли. В число таких тенденций входят:

- 1) принципиально новый подход к развитию дорожной инфраструктуры, которая должна расширять возможности экономического роста, интегрировать национальную экономику в глобальную среду, а также двигаться в регионы внутри страны;
- 2) ускоренное старение дорожных инфраструктур вследствие роста интенсивности движения и, особенно, движения тяжелого автотранспорта. В условиях износа дорожной инфраструктуры инвестиционные приоритеты со строительства дорог и расширения сети дорог постепенно будут смещаться на ее содержание, ремонт и эксплуатацию существующей инфраструктуры для повышения ее технических характеристик;
- 3) постоянный рост потребности в ресурсах на дорожную инфраструктуру из-за увеличения интенсивности движения на дорогах, повышения требований общества к качеству дорог и придорожного сервиса и соответственно роста издержек;
- 4) наращивание управленческого опыта, который выражается в повышении производительности и результативности, а также необходимости в прозрачной отчетности дорожной отрасли перед обществом за

расходованием бюджетных средств и внедрение стиля управления, присущего частному сектору;

5) в условиях рыночной экономики дорожная отрасль может управляться как бизнес. Концепция подобного управления получила название «Управление дорожными активами», доказывая, что в условиях рыночной экономики дорожная отрасль может противостоять объективным тенденциям и, главное, отвечать ожиданиям общества относительно качества дорожных активов.

Список литературы

1. Послание Президента Республики Казахстан Н. Назарбаева народу Казахстана «Стратегия «Казахстан-2050»» - Астана. - 2012. - 14 декабря
2. Кейнс Дж.М. Общая теория занятости, процента и денег: пер с англ. - М.: «Гелиос АРВ», 1999. - 352 с.
3. Бекмагамбетов М.М. Автомобильный транспорт Казахстана: этапы становления и развития. - Алматы: ТОО «Print-S», - 456 с.
4. Агентство Республики Казахстан по статистике - транспорт [Электронный ресурс]. - Режим доступа: stat.kz/digital/tran/Pages/default.aspx
5. Программа по развитию транспортной инфраструктуры в Республике Казахстан на 2010-2014 годы (утверждена Постановлением Правительства РК от 30 сентября 2010 года №1006) [Электронный ресурс].
6. Режим доступа: mtc.gov.kz/index.php/ru/gpfir-na-2010-2014
7. Можарова В. В. Транспорт в Казахстане: современная ситуация, проблемы и перспективы развития. - Алматы: КИСИ при Президенте РК, 2011. - 216 с.
8. Achour, Houda, Belloumi, Mounir. Investigating the casual relationship between transport infrastructure, transport energy consumption and economic growth in Tunisia/ Renewable & sustainable energy reviews, 56 volume, page 988-998, 2016

Научный руководитель - к.э.н., доцент А.М.Балкибаева