

**СОСТОЯНИЕ И ПУТИ РАЗВИТИЯ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА РЕСПУБЛИКИ
КАЗАХСТАН****Мухамбетов Бек Талгатович**

студент, Баишев университет, Республика Казахстан, г.Актобе

Сартабанова Асем Абдимуратовна

научный руководитель, магистр, старший преподаватель, Баишев университет, Республика Казахстан, г.Актобе

Транспортный комплекс – важная составная часть экономики Казахстана, так как является материальным носителем между регионами, отраслями, предприятиями. Транспортному комплексу Республики Казахстан отводится важнейшая роль в осуществлении межхозяйственных и межгосударственных связей. Транспортный комплекс ассоциируют с «кровеносной системой» экономики страны. С его помощью осуществляется перемещение огромных масс грузов и пассажиров как внутри городов, так и в междугородном, межрайонном и международном сообщениях. Надежные транспортные связи являются необходимым и обязательным условием специализации любых территорий на производстве продукции, предназначенной для потребления за их пределами.

Специализация регионов, их комплексное развитие невозможны без системы транспорта. Транспортный фактор оказывает влияние на размещение производства, без его учета нельзя достичь рационального размещения производительных сил. При размещении производства учитывается потребность в перевозках, масса исходных материалов готовой продукции, их транспортабельность, обеспеченность транспортными путями, их пропускная способность и т.д. В зависимости от влияния этих составляющих и размещаются предприятия.

Специфика транспорта как сферы экономики заключается в том, что он сам не производит продукцию, а только участвует в ее создании, обеспечивая производство сырьем, материалами, оборудованием и доставляя готовую продукцию потребителю. Транспортные издержки включаются в себестоимость продукции. По некоторым отраслям промышленности транспортные издержки очень значительны. Транспортный фактор имеет особое значение в нашей стране с ее большой территорией и неравномерным размещением ресурсов, населения и основных производственных фондов.

Современное состояние транспортного комплекса Казахстана определяется сложившимся положением, характеризующимся спадом производства снижением инвестиционной активности, ростом цен, нестабильностью внутриполитической обстановки. Это привело к снижению спроса на перевозки, сокращению их объемов, осложнению финансового положения транспортных предприятий и ускорению изношенности транспортных средств, однако в последние годы наметился сдвиг в сторону увеличения транспортных перевозок и в целом оживление транспортного комплекса.

Автомобильный транспорт – вид транспорта, осуществляющего перевозки грузов и пассажиров на автомобилях (грузовых, легковых, автобусах, автотягачах и прицепных повозках). Суровые климатические условия, вызывающие большие, чем в других развитых странах, затраты на дорожное строительство, эксплуатацию дорог и автотранспорта, лишь частичное объяснение этому. Ведь даже в обжитых, экономически развитых регионах РК автотранспорт развит слабо, И до сих пор главным “камнем преткновения” на пути развития отечественного автотранспорта является бездорожье.

За период с 2000 по 2022 год количество автомобилей в мире увеличилось в среднем на 30 % – от 10 % в Канаде до 280 % в Корее. В развитых государствах, где, как правило, более 80 % парка транспортных средств составляют легковые автомобили, для характеристики уровня развития автомобилизации часто используют такой показатель, как количество легковых автомобилей в расчете на 1 тысячу жителей.

Уровень автомобилизации наиболее развитых стран и стран СНГ – участниц Таможенного союза. Как видно из таблицы, уровень автомобилизации развитых стран в среднем зафиксирован на отметке в 500-650 автомобилей, а в отдельных странах составил 750 автомобилей на 1000 жителей. Например, в США уровень автомобилизации значительно выше, чем в странах Европейского Союза, и насыщенность составляет в среднем по стране 828, а в мегаполисах итого более 900 автомобилей на 1000 жителей.

По уровню автомобилизации среди развивающихся стран постсоветского пространства, Республика Казахстан с показателем 205 автомобилей на 1000 человек населения уступает по этому показателю странам Таможенного союза: Республике Беларусь (282 авт./1000 жит.) и соседней России (250 авт./1000 жит.). К сведению, уровень автомобилизации стран Восточной Европы и Средней Азии которых находится в пределах 150-200 автомобилей на 1000 жителей.

Как правило, большинство развитых стран уже прошли этап «взрывного» увеличения количества транспортных средств, как правило, продолжающегося до достижения уровня 300 единиц в расчете на 1 тыс. жителей, после которого темпы роста автомобилизации замедляются.

Автомобильный парк республики насчитывает 414 тыс. грузовых автомобилей, 98,4 тыс. автобусов, 3553,8 тыс. легковых. Кроме того, в республике зарегистрировано 50 тыс. мототранспорта, а также 149,3 тыс. автомобильных прицепов. При этом, выбросы в атмосферу вредных веществ от стационарных источников составляют около 2,7 млн тонн/год, а транспортные выбросы превышают на 1,2 млн тонн/год. [2]

Занимая девятое место в мире по площади своей территории, Казахстан по средней плотности автодорог уступает не только высокоразвитым странам, но и большинству развивающихся стран. Протяженность автомобильных дорог РК составляет 128 тыс. км, из которых 97,1 тыс. км – автодороги общего пользования, в т.ч. 23,5 тыс. км республиканского значения, 73,6 тыс. км относятся к местной сети. Дороги с твердым покрытием составляют лишь 32,8 % общей автодорожной сети. Более 80 % республиканских автодорог по своему техническому состоянию не соответствуют потребностям экономики. На дорогах общего пользования имеется 3 291 мостов и путепроводов общей длиной более 122,1 тысячи погонных метров, из них 95 % металлические и железобетонные, 5 % деревянные.

Автотранспортом РК за 2021 год перевезено грузов – 2475,5 млн. тонн, грузооборот составил 121,1 млрд. ткм. По сравнению с 2020 годом объем перевозок грузов увеличился на 25,6 %, грузооборот увеличился на 50,9 %. Пассажиры перевезено – 16622,4 млн. человек, пассажирооборот составил 164,5 млрд. пкм. По сравнению с 2020 годом произошло увеличение этих показателей на 26,3 % и 30 % соответственно. [1]

Несмотря на высокие удельные затраты на перевозку грузов, автотранспорт более мобилен, чем другие виды транспорта, и позволяет осуществлять доставку грузов “от двери до двери”, что является неоспоримым его преимуществом. Пассажирский автотранспорт, помимо высокой мобильности и скорости сообщения, обладает и большим комфортом для пассажиров.

Вывод. Приведенные выше преимущества автотранспорта и наметившаяся тенденция к быстрому росту автопарка позволяют надеяться на неплохие шансы роста его роли уже в ближайшей перспективе. Но для этого необходимо осуществление крупных программ дорожного строительства.

Список литературы:

1. Интыков Т.С., Кабикенов С.Ж., Балабекова К.Г. Состояние и пути развития автомобильного транспорта республики казахстан // Международный журнал прикладных и фундаментальных исследований. – 2014. – № 8-1. – С. 13-16;

2. <https://applied-research.ru/ru/article/view?id=562>