

ХАРАКТЕРИСТИКА ТРАНСПОРТНЫХ КОММУНИКАЦИЙ КАЗАХСТАНА И ВЛИЯНИЕ ТАМОЖЕННЫХ ОРГАНОВ НА МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

Турарбек Махамбет Тулеутайулы

магистрант, Кокшетауский Университет имени Абая Мырзахметова, Казахстан, г. Кокшетау

Формирование мировой транспортной системы во многом определяется современными тенденциями совершенствования технологии перевозок и систем управления. Экономика Казахстана, расположенного в центре Евразийского континента, между емкими и динамично развивающимися рынками Европы, Восточной и Юго-Восточной Азии, зависит от эффективного использования потенциально высоких транзитных возможностей государства.

Республика Казахстан занимает ключевое положение с точки зрения обеспечения евроазиатских транспортно-экономических связей. Ее транспортные коммуникации связывают Китай и государства Центральной Азии с Российской Федерацией, Украиной и Европейским Союзом. В последние годы усиливается также интегрирующая роль Республики Казахстан на всем постсоветском пространстве. Республика Казахстан активно выступает за экономическую интеграцию в рамках ЕврАзЭС, включая создание Таможенного Союза и формирование единого транспортного пространства.

В качестве одного из важнейших приоритетов стратегического курса по вхождению Казахстана в число пятидесяти наиболее конкурентоспособных стран мира обозначено развитие транспортной инфраструктуры и услуг. Ставится задача – организовать внедрение конкурентной транспортной сети в региональный рынок для обеспечения лидирующих позиций республики в Центральной Азии [3].

Участие Казахстана в формировании международной транспортной системы приобретает особую актуальность в силу его геополитического положения, экономического потенциала и исторических традиций. На протяжении последнего ряда лет Казахстан демонстрирует высокие темпы экономического и социального развития среди стран постсоветского пространства.

За годы реализации Стратегии «Казахстан-2030» транспортная отрасль сделала значительный рывок в своем развитии, что способствовало ускоренному экономическому росту и ознаменовалось увеличением объемов перевозок грузов почти в три раза.

Стратегической задачей развития Казахстана до 2030 года является повышение эффективности и качества транспортных услуг при снижении транспортной составляющей в конечной цене товаров и услуг.

Относительно равнинный ландшафт и наличие больших запасов природного камня позволяют беспрепятственно развивать коммуникации железнодорожного и автомобильного транспорта [4].

Основная доля сети наземных путей сообщения Казахстана приходится на автомобильные и железные дороги (соответственно 88,4 и 14,0 тыс. км). Протяженность эксплуатируемых водных путей составляет 3,9 тыс. км.: Транспорт, воздушных трасс – 61 тыс. км. Плотность транспортной сети на 1000 кв. км территории составляет: 5,1 км железных дорог, 32,4 км автомобильных дорог с твердым покрытием. Транспорт, 1,5 км внутренних водных путей.

Емкость рынка услуг грузового автотранспорта Республики Казахстан в настоящее время

превысила по экспертным оценкам 0,5 млрд. долларов США, а пассажирского – порядка 0,3 млрд. долларов США. При этом рынок автотранспортных услуг в Республике, начиная с 2019 г., устойчиво растет. В Казахстане реализуется национальная транспортная стратегия, рассчитанная на период до 2020 года, предусматривающая помимо других приоритетов совершенствование законодательной и нормативной правовой базы, интеграцию в мировую транспортную систему и развитие перевозок пассажиров и грузов по евроазиатским маршрутам [5].

Список литературы:

1. Транспорт и связь Республики Казахстан 2012 2015. Статистический сборник // Агентство Республики Казахстан по статистике. - Алматы, 2016.-84 с.
2. Транспорт Республики Казахстан 1999 2012. Статистический сборник // Агентство Республики Казахстан по статистике. — Алматы, - 2013. — 29 с.
3. Транспортная стратегия Казахстана до 2015 года. Министерства транспорта и коммуникации РК. Астана. 2016.