

АВТОМОБИЛЬНЫЕ ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН: ПРОБЛЕМЫ И ПУТИ РЕШЕНИЯ

Аскаров Гани Аскарулы

PhD докторант Казахский Национальный Университет им. Аль-Фараби, Республика Казахстан,
г. Алматы

Аннотация. Автомобильный транспорт – основной элемент транспортной системы страны и главный ее перевозчик. Наряду с другими видами транспорта он составляет основу транспортной системы Республики Казахстан. В конкурентной борьбе перед автомобильным транспортом стоят конкретные цели по увеличению объема грузовых перевозок, повышению интенсивности использования подвижного состава, экономии материальных и энергетических ресурсов, снижению трудовых затрат. Для достижения этих целей необходимо принятие решений по совершенствованию управления и оптимизации грузоперевозок. Это неотъемлемая часть многих логистических систем и сложный предмет исследований, на которые постоянно влияют различные факторы. Одним из таких факторов является транспортные и логистические инфраструктуры. В связи с этим в настоящей статье раскрываются особенности развития автомобильного транспорта в РК, проанализированы структуры перевозок за последние годы, сформулированы стратегии развития грузовых перевозок. Также в работе рассматриваются проблемы в данной отрасли, даны рекомендации по решению этих проблем.

Ключевые слова: транспортно-логистические инфраструктуры; логистика; хаб; автомобильный транспорт; грузовые перевозки; стратегия.

Автотранспорт, осуществляющий перевозки грузов для предприятий разных отраслей, входит в состав системы товародвижения, которая понимается как логистика. Следуя логистическим подходам и развития хозяйственные связи, предприятия при обслуживании заказчиков конкурируют друг с другом в сфере повышения качества доставки продукции с наименьшими затратами [1].

В логистике эффективность транспортировки, как известно, определяется тремя факторами: издержками, скоростью и бесперебойностью [2].

В данной работе рассматривается состояние и проблемы транспортно-логистической инфраструктуры как один из факторов влияющих на скорость доставки грузов автомобильным транспортом.

При развитии транспортно-логистической инфраструктуры необходимо учитывать состояние и возможности экономики, а также лучшую мировую практику развития транспортно-логистических систем. Мировой опыт показывает, что динамичный рост экономики приводит к значительному росту объемов товародвижения и соответственно, грузовых потоков, как внутренних, так и международных, в том числе транзитных. Но в условиях недостаточной развитости транспортной и логистической инфраструктуры производительность и эффективность транспортного комплекса страны не могут достичь требуемого уровня.

Отсюда вытекает острая необходимость решения задач, направленных на развитие

транспортно-логистической инфраструктуры, как неотъемлемой и ключевой составляющей, обеспечивающей повышение эффективности функционирования транспортного комплекса Республики Казахстан (РК). В частности, строительство и реконструкция автомобильных и железных дорог, строительство логистических центров и складов класса «А» является важным и ключевым компонентом повышения эффективности функционирующего транспортного комплекса в Республике Казахстан.

Целью настоящей работы является определение основных факторов, влияющих на развитие перевозки грузов автомобильным транспортом в Казахстане, а также оценка значимости мероприятий по развитию транспортно-логистической инфраструктуры, которые реализуются в рамках стратегии «Нурлы жол» и международный транспортный коридор «Западный Европа – Западный Китай».

Транспортный комплекс является ключевой составляющей инфраструктуры Казахстана и оказывает существенное влияние на уровень развития экономики страны. На долю транспортного комплекса приходится почти 20% стоимости производственных фондов, свыше 35% потребляемых энергоресурсов, около 10% работающего населения. Доля транспорта в объеме ВВП составляет около 8% [3].

В транспортном комплексе Казахстана представлены все основные виды транспорта, используемые в мировой практике. Каждый из них имеет свою преимущественную сферу применения, определяемую, в основном, территориальными особенностями формирования транспортной инфраструктуры на данном этапе развития страны. Железнодорожный, автомобильный и трубопроводный транспорты являются основными видами транспорта в транспортном комплексе страны.

Таблица 1.

Основные показатели транспортной отрасли РК за период 2011-2016 гг. [3]

Показатель	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Перевезено грузов, млн. тонн,	2 974,9	3 231,8	3 508,0	3 749,8	3 733,8	3 729,2
в том числе:						
железнодорожным	279,7	294,8	293,7	390,7	341,4	338,9
автомобильным	2 475,5	2 718,4	2 983,4	3 129,1	3 174,0	3 180,7
трубопроводным	214,1	213,2	225,9	225,0	214,6	205,8
Грузооборот, млн. т-км,	444 363,0	475 278,0	493 226,5	553 919,5	512 121,0	514 738,1
в том числе:						
железнодорожным	219 739,8	232 939,6	229 142,2	280 654,7	235 580,4	236 971,7
автомобильным	121 034,9	132 265,3	145 202,6	155 069,4	159 353,2	160 837,7
трубопроводным	100 231,1	107 203,6	116 076,9	115 651,4	115 516,5	114 850,9

Согласно имеющимся статистическим данным, перевозочная деятельность транспортного комплекса страны в сфере грузовых перевозок характеризуется достаточно высокими темпами роста – за период с 2011 года общий объем перевозок увеличился практически в 1,5 раза. В 2016 году на всех видах транспорта было перевезено 3,729 млрд тонн грузов (табл. 1). Грузооборот в 2016 году увеличился до 134% по сравнению с уровнем 2011 года и составил 514,7 млрд тонно-километров.

Как видно из таблицы 1, в общем объеме перевозок стабильно лидирует автомобильный транспорт, который является приоритетным при доставке грузов в регионы республики. В 2016 году в структуре грузоперевозок по типу транспорта доля автомобильного транспорта составила 85,0%, а железнодорожного – 8,4%. Доля железнодорожного транспорта в общем грузообороте превышает 50%, доля автомобильного транспорта составляет около 30%. Рост объема грузов наблюдается во всех видах транспорта, объем перевозок и грузооборот увеличивается примерно на 6-9% в год. Увеличение объема грузов при постоянной протяженности дорог приводит к увеличению использования существующих транспортных маршрутов и логистической инфраструктуры в Казахстане.

Для оценки роли отдельных видов транспорта в перевозочной деятельности транспортного комплекса авторы литературы [4] разделили рынок грузовых перевозок на два рынка:

- первичный рынок, обслуживающий межрегиональные и международные перевозки крупных партий грузов. В сфере данного рынка доля автомобильного транспорта составляет около 12%;
- вторичный рынок, обслуживающий преимущественно сферу потребления с перевозкой мелких партий груза в пределах региональной складской и товарно-розничной сети с доставкой конечным потребителям. Основной объем автотранспортных грузовых перевозок формируется преимущественно в сфере вторичного рынка. Масштабность этих перевозок в конечном счете определяет лидирующую роль автотранспорта в общем объеме грузовых перевозок транспортного комплекса страны. В рамках вторичного рынка автотранспорт выполняет перевозки товаров во внутригородском, пригородном и внутрирегиональном сообщениях [4].

По данным отчета Всемирного банка, автомобильные перевозки используются в основном для доставки по территории Казахстана товаров повседневного спроса и товаров длительного пользования. Большинство транснациональных компаний доставляет импортные товары в Алматы, а затем перевозят их автомобильным транспортом в различные регионы Казахстана. Согласно оценкам, 98,0% грузовых автоперевозок в Казахстане являются внутренними [5].

В стране зарегистрировано более трех миллионов легковых автомобилей и около 500 тыс. единиц грузового транспорта (Таблица 2). В качестве преимущества для автомобильного транспорта выступает почти в 6 раз более высокая плотность автодорог (более 30 км на 1000 кв. км территории) по сравнению с железными дорогами. Нехватка вагонов на железной дороге также дает преимущества автоперевозчикам, обеспечивая им заказы на транспортные услуги.

Таблица 2.

Наличие автотранспортных средств в Казахстане, тыс. единиц [3]

	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Всего:	4 066,20	4 169,00	4 229,40	4 533,80	4 397,40	4 383,20
из них						
легковой	3 553,8	3 642,8	3 678,3	4 000,1	3 856,5	3845,3
грузовой	414,0	428,9	450,1	434,7	443,2	439,2
автобусы	98,4	97,3	101,0	99,0	97,7	98,7

Эффективная и безопасная деятельность автотранспортной отрасли в значительной степени зависит от уровня развития и состояния транспортной инфраструктуры, основным элементом которой является дорожная сеть [4].

В состав республиканской сети автодорог Казахстана входит шесть международных коридоров. Общая протяженность автомобильных дорог составляет 128,3 тыс. км, из которых более 97,4 тыс. км автодорог общего пользования, в том числе 23,5 тыс. км республиканского значения и 73,9 тыс. км областного и районного значения.

На современном этапе развития особое внимание уделяется качеству транспортной инфраструктуры. Оно непосредственно влияет на эффективность эксплуатационной деятельности и играет решающую роль при оценке конкурентоспособности транспортной системы. Этот показатель входит в число шести критериев, учитываемых методикой Всемирного банка при определении индекса эффективности логистики. Авторы данной работы рассматривают инфраструктуру как один из основных факторов, влияющих на потенциальную эффективность процесса перевозки грузов.

К главным факторам, сдерживающим развитие автомобильного транспорта в Республике Казахстан, относятся:

- дефицит автодорог высокого класса;
- недостаточная развитость логистической инфраструктуры;
- дефицит подвижного состава автотранспортных средств.

Качество и плотность объектов инфраструктуры способствуют перемещению товаров, услуг и людей, а также оказывают воздействие на экономическую деятельность. Казахстан занимает 115-е место среди 140 стран по качеству дорожной инфраструктуры в Глобальном индексе конкурентоспособности ВЭФ 2017 года (ВЭФ – Всемирный экономический форум) [6].

Средний возраст дорог в республике – 40-50 лет, поэтому, по мнению специалистов, назрела необходимость капитального ремонта старых и строительства новых дорог. Современная дорожная сеть Казахстана не отвечает международным стандартам и является препятствием на пути региональной интеграции и развития торгово-транспортных связей. Большая часть казахстанских автомобильных дорог была спроектирована и построена в советский период. Система автомобильных дорог была направлена, в основном, на связь юга и севера страны, что стало причиной слабого развития транспортных коммуникаций с другими регионами страны.

Основными проблемами существующих казахстанских автодорог являются следующие:

- низкие технические параметры (по расчетной нагрузке на ось, категории и т. д.);
- высокий риск аварийности и смертности на дорогах с двухполосным движением;
- низкий уровень обеспеченности и изношенность дорожно-эксплуатационной техники в организациях, эксплуатирующих республиканскую и местные сети дорог.

По данным Комитета транспорта Министерства инвестиций и развития РК состояние республиканской сети автомобильных дорог является хорошим (24%), удовлетворительным (45%) и неудовлетворительным (31%). Общий износ сети автомобильных дорог в настоящее время составляет более 30% [7].

Дорожная сеть Казахстана состоит, в основном, из участков местных и международных автодорог третьей и четвертой категории, большая часть которых нуждается в ремонте, только 10 % дорог соответствуют к первой и второй категорий [3]. Кроме того, дорожная сеть в сельских районах развита слабо и находится в плохом состоянии, что ведет к увеличению транспортных затрат, времени на перевозку и сдерживает экономическое развитие. Плохое качество дорог служит одной из причин высокого расхода ГСМ, частых дорожно-транспортных происшествий, а также низких скоростей при доставке грузов. Всё это значительно влияет как на сроки доставки, так и на стоимость использования транзитных коридоров Казахстана.

Следующим сдерживающим фактором развития процессов перевозки грузов является состояние логистической инфраструктуры, к которой относятся транспортно-логистические центры, склады, терминалы и т. д. В настоящее время в стране имеется 19 транспортно-логистических центров. Основная масса складских и терминальных площадей в РК относится к инфраструктуре класса «Б».

Необходимо подчеркнуть, что в системе транспортной логистики этим объектам принадлежит ведущая роль. Именно здесь начинаются и заканчиваются транспортно-логистические цепочки, ведется координация деятельности участников перевозочного процесса и видов транспорта, выполняются необходимые операции с грузами, осуществляются контрольные функции. Большинство объектов транспортно-логистической инфраструктуры расположены в окрестности городов Алматы и Астана. Этот факт оказывает также определённое негативное влияние на развитие перевозок и на экономику остальных регионов в целом.

Как отмечалось, одной из главных проблем автотранспортной перевозки является неудовлетворительная возрастная структура всех видов автотранспортных средств. В целом более 70% парка автотранспортных средств находятся в эксплуатации свыше 7 лет, в том числе, порядка 10% эксплуатируется более 20 лет. Это заметно влияет на эффективность перевозочной деятельности отрасли из-за увеличения затрат на текущее содержание и ремонт автотранспортных средств, снижения уровня транспортных услуг и конкурентоспособности, а также отрицательного воздействия на окружающую среду.

Все эти проблемы являются основными препятствиями на пути развития грузовых перевозок как внутреннего, так внешнего сообщения.

Указанная проблема находится в центре внимания Программы «Нурлы жол». В 2014 году 11 ноября Президент страны в своем очередном Послании народу Казахстана Стратегия «Нурлы жол – Путь в будущее» обозначил ряд задач, относящихся к улучшению и развитию транспортно-логистической инфраструктуры [8]. В порядке реализации пунктов Послания главы государства была принята Государственная программа инфраструктурного развития до 2020 года «Нурлы жол» (в переводе с казахского означает «светлый путь») [9]. Её основная цель состоит в том, чтобы создать эффективную транспортную и логистическую инфраструктуру в Казахстане, что будет способствовать укреплению потенциала Казахстана как транзитного хаба. Кроме того, уделяя особое внимание развитию транспортной инфраструктуры и логистики на местном уровне, Программа позволит повысить доступность и улучшить сообщение по всей стране, что будет способствовать развитию регионов Казахстана.

С целью повышения уровня развития макрорегионов (в том числе городов-хабов) в рамках данной Программы до 2020 года предусмотрены меры по сокращению физических и «экономических» расстояний между регионами, в первую очередь, между формирующимися городами-хабами, которые улучшат инфраструктурную обеспеченность, доступность транспортных коммуникаций внутри макрорегионов и их связь с окружающими районами и ключевыми рынками.

Для создания эффективной межрегиональной сети автодорог, связывающих Астану с регионами по «лучевому» принципу, в период с 2015 по 2020 годы будет построено и реконструировано более 6,7 тыс. км автомобильных дорог 1-ой и 2-ой категорий.

С учётом особенностей и перспектив формирования системы пространственного развития Казахстана по «лучевому» принципу, будут реализованы следующие проекты:

Проект «Центр-Юг» по направлению «Астана - Караганды - Балхаш - Алматы» позволит соединить два крупных хаба Астана и Алматы через города Караганды и Балхаш и, соответственно, центрально-восточный макрорегион с южным, что даст толчок к расширению возможностей транзитного потенциала сухих портов приграничных территорий, увеличению экспорта на внешние рынки, повышению качества транспортно-логистических услуг.

Проект «Центр-Восток» по направлению «Астана - Павлодар - Калбатау - Усть-Каменогорск» предполагает обеспечить качественную транспортную связь между городами Астаной и Усть-Каменогорском через населенные пункты Павлодар и Калбатау, что будет способствовать

привлечению транзитных грузов, экспорту отечественных товаров.

Проект «Центр-Запад» соединит Астану с западными регионами, тем самым будут созданы условия для увеличения грузооборота между центральными и западными регионами, для их кооперации, интеграции перевозок автомобильным, морским и железнодорожным транспортом, откроет новые рынки для отечественных товаров через казахстанские морские порты.

Наряду с завершением строительства международного транспортного коридора «Западная Европа - Западный Китай» будут реализованы (а некоторые уже реализованы сейчас) проекты по строительству и реконструкции следующих автомагистралей: Капшагай - Калбатау, Астана - Петропавловск - граница Российской Федерации, Кызыл орда - Жезказган - Караганды, Ушарал - Достык, Уральск - Каменка, Актобе - Атырау - Астрахань, юго-западный обход г. Астаны, объездная дорога городов Алматы (БАКАД), Шымкента и других крупных городов.

Проекты по реконструкции автодорог «Уральск - Каменка - граница Российской Федерации», «Актобе - Атырау - Астрахань» будут способствовать развитию западного макрорегиона в целом и стимулировать экспорт отечественных товаров на российские рынки путем сокращения транспортных издержек в себестоимости продукции, так как увеличится средняя скорость движения и сократится время в пути.

Эффект от реализации проектов будет достигнут за счет экономической выгоды от сокращения транспортных издержек в составе себестоимости продукции для каждого региона страны, которые связаны между собой по «лучевому» принципу, за счет увеличения скорости межрегиональных перевозок и, соответственно, сокращения потерь времени в пути и эксплуатационных издержек пользователей дорог, а также снижения количества ДТП.

Приоритетной задачей в рамках Программы «Нурлы жол» является завершение строительства инфраструктуры СЭЗ «Хоргос-Восточные ворота» (СЭЗ – свободная экономическая зона). Эта работа была закончена в 2015 году. СЭЗ «Хоргос-Восточные ворота» позволит увеличить перевозку грузов до 4 млн тонн в год, привлечь частные инвестиции порядка 37 млрд тенге (около 110 млн долларов США).

В рамках Программы в период с 2015 по 2020 годы будут построены инфраструктуры СЭЗ «Павлодар», СЭЗ «Морпорт Актау», СЭЗ «Парк инновационных технологий», СЭЗ «Астана - новый город» [11].

Реконструкция и строительство автомобильных дорог республиканского значения и строительство логистической инфраструктуры вызывают следующий мультипликативный эффект:

- улучшается качество дорог; это, в свою очередь, приведет к уменьшению затрат на ремонт подвижного состава и снижению цен на перевозки;
- сокращается время в пути;
- увеличивается объем перевозок;
- сокращается количество дорожно-транспортных происшествий и смертность на дорогах;
- появляются другие положительные эффекты.

Для оценки значимости уже реализованных проектов авторы провели сравнительный анализ некоторых показателей путём использования статистических данных из открытых официальных источников (см. таблицу 3).

Таблица 3.

Основные показатели работы автомобильного транспорта [2]

--	--	--

Показатель	2013	2016
протяженность автомобильных дорог с твердым покрытием, км	86 581	87 029
объем перевезённых грузов автомобилями, млн тонн	3 508,0	3 729,2
доходы от перевозки грузов автомобилями, млн тенге	72 971,8	101 290,7
количество ДТП	23 359	17 974

При анализе данных, показанных в таблице 4, можно видеть, что к 2016 году протяжённость автомобильных дорог с твердым покрытием по сравнению с 2013 годом увеличилась на 448 км. На сегодняшний день по сравнению с 2013 годом протяжённость реконструированных и построенных дорог 1-й и 2-й категории увеличилась на 3565 км. Это положительно повлияло на объем грузоперевозок (прирост составил 221,2 млн тонн), а доход от грузоперевозок вырос на 28318,9 млн тенге. Количество дорожно-транспортных происшествий на дорогах сократилось на 5385 случаев в год, что также является очень важным показателем. Статистика надёжно указывает на тот факт, что на участках дорог с четырёхполосным движением значительно уменьшается риск дорожно-транспортных происшествий.

Анализ динамики улучшения приведённых в таблице 4 показателей позволяет сделать вывод о том, что реализация Программы «Нурлы жол» к 2020 году приведёт к существенному повышению объёма и качества грузоперевозок автомобильным транспортом в Республике Казахстан.

Список литературы:

1. Раздорожный А.А. Экономика отрасли (автомобильный транспорт). – Москва: РИОР, 2009. – 23с.;
2. Сабден О. Экономика: Избранные труды. – Алматы: ИЭ КН МОН РК, 2011 г.
3. Официальный сайт Комитета статистики Министерство национальной экономики РК. [Электронный ресурс] Режим доступа: <http://www.stat.gov.kz/ru> (Дата обращения 23.10.2017 г.)
4. Бекмагамбетов М., Смирнова С. Транспортная система Республики Казахстан: современное состояние и проблемы. 2-е изд. – Алматы: 2016. 78-79, 69 стр.
5. Отчет всемирного банка: «Как переломить ситуацию в беспокойные времена: Максимальное использование преимуществ в сфере торговли для развития Казахстана». [Электронный ресурс] Режим доступа: <http://documents.worldbank.org/curated/en/563511493645817442/Turning-the-tide-in-turbulent-times-leveraging-trade-for-Kazakhstans-development>. (Дата обращения 23.10.2017 г.).
6. Официальный сайт Всемирного экономического форума. [Электронный ресурс] Режим доступа: <https://www.weforum.org>. (Дата обращения 23.10.2017 г.).
7. Официальный сайт Комитета транспорта Министерство инвестиций и развития РК. [Электронный ресурс] Режим доступа: <http://www.transport.mid.gov.kz/ru> (Дата обращения 23.10.2017 г.).
8. Послание Президента Республики Казахстан Н.Назарбаева народу Казахстана. 11 ноября 2014 г. <http://www.transport.mid.gov.kz>. [Электронный ресурс] Режим доступа: <http://www.akorda.kz/ru/addresses/poslanie-prezidenta-respubliki-kazahstan-nnazarbaeva-narodu-kazahstana-11-noyabrya-2014-g> (Дата обращения 23.10.2017 г.).
9. Государственной программы инфраструктурного развития "Нұрлы жол" на 2015-2019 годы.

[Электронный ресурс] Режим доступа: [Online] <http://adilet.zan.kz/ru> (Дата обращения 23.10.2017 г.).

10. Официальный сайт Международного транспортного коридора «Западный Европа-Западный Китай» [Электронный ресурс] Режим доступа: <http://www.europe-china.kz/> (Дата обращения 23.10.2017 г.).

11. Официальный сайт Министерство инвестиции и развития РК. [Электронный ресурс] Режим доступа: [http://www.mid.gov.kz /ru](http://www.mid.gov.kz/ru) (Дата обращения 23.10.2017 г.).