МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ РК

УНИВЕРСИТЕТ МЕЖДУНАРОДНОГО БИЗНЕСА

Реферат по экологии на тему:

«Развитие устойчивых систем транспорта»

Выполнили студенты 126 гр.

Кипатова Анара

Аманкулова Дина

Проверил:

Абубакирова К.Д

Алматы, 2009

**Содержание:**

Введение

1. Транспортный комплекс Казахстана
   * Водный транспорт
   * Железнодорожный транспорт
   * Воздушный транспорт
   * Автомобильный транспорт
2. Минимальный транспортный стандарт
3. Финансирование транспорта
4. Решение транспортных проблем государством
   * Транспортная Стратегия РК до 2015 года
   * Стратегия развития транспортной системы РК до 2020 года
5. Транспортные коридоры на территории Казахстана
   * Новый транспортный коридор «Западная Европа – Западный Китай»
6. Транзитные возможности
7. Международный центр приграничного сотрудничества

Заключение

Список литературы

**Введение**

Находясь в самом центре Евразийского континента, на стыке крупных экономических регионов, а также различных цивилизаций и культур, Казахстан должен активно встраиваться в современную систему глобальных политических и экономических взаимосвязей. Только с развитием современных средств коммуникаций, транспорта и инфраструктуры Казахстан может стать соединяющим мостом между Западом и Востоком.

Экономические и географические особенности Казахстана (обширная территория, отсутствие выхода к морю, неравномерное размещение населенных пунктов и природных ресурсов) делают его экономику одной из наиболее грузоемких в мире, обуславливая высокую зависимость от транспортной системы.

Относительно равнинный ландшафт и наличие больших запасов природного каменного материала позволяют беспрепятственно развивать коммуникации железнодорожного и автомобильного транспорта.

Опыт Казахстана по решению сложных экологических и социально-экономических проблем республики посредством транспорта в условиях дефицита ресурсов может быть полезен не только для стран СНГ, но и для других развивающихся стран.

**1. Транспортный комплекс Казахстана**

Республика Казахстан является государством со стабильно развивающейся экономикой и демонстрирует последовательное укрепление показателей своей деятельности.

Транспортный комплекс республики представлен железнодорожным, речным, морским, воздушным, автомобильным, городским электрическим и трубопроводным видами транспорта.

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

На современном этапе своего развития транспортный комплекс республики характеризуется неудовлетворительным состоянием основных средств, устаревшими и недостаточно развитыми инфраструктурой и технологиями.

Доля транспортных затрат в конечной стоимости продукции относительно высока и находится на уровне свыше 8% и 11% для внутренних железнодорожных и автомобильных перевозок соответственно, в странах с развитой рыночной экономикой данный показатель составляет 4-4,5%. В результате, экономика Казахстана вынуждена нести транспортную нагрузку в два раза большую чем в развитых странах. По показателю грузоемкости экономика Казахстана примерно в пять раз менее эффективна, так на каждую единицу ВВП в долларовом исчислении приходится не менее 9 т-км транспортной работы, в странах ЕС грузоемкость - менее 1 т-км/долл. ВВП.

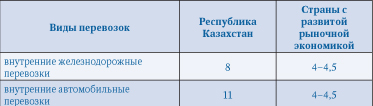
Мощный рост экономики Китая, в частности его западных регионов, уже сегодня вызывает необходимость в доставке на мировые рынки различного спектра товаров.

Вместе с тем, по оценкам специалистов, уровень развития транзита в Казахстане не соответствует потенциалу отрасли и республики в целом.

Ежемесячный объем перевозок по маршрутам БП1-3 составляет 250 000 кг чайного сырья.

Табл. 1.

Уровень транспортных издержек в себестоимости готовой продукции, %



Перспективы экономического развития Казахстана с ожидаемыми темпами роста ВВП 8,8-9,2% в год и среднегодовыми темпами роста в обрабатывающей промышленности 8-8,4% неизбежно повлекут за собой дальнейшее повышение нагрузки на транспортную систему.

Сырьевая направленность экономики Казахстана, наряду с большими расстояниями и низкой плотностью населения, обусловливает высокую зависимость экономики от 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.

Президент Казахстана Н.А. Назарбаев обнародовал стратегию развития республики Казахстан до 2030 года, в которой удалось не только наметить принципиально новые подходы в управлении транспортным комплексом государства с переходной экономикой, но встретить понимание попыток реформирования транспорта в международных организациях. Вхождение Республики Казахстан до 2030 года в клуб наиболее развитых государств мира предполагает опережающее развитие транспортного комплекса республики из-за ряда ее территориальных особенностей:

Обширности пространства и его неоднородной экономической обеспеченности;

Выдающихся транзитных функций Казахстана;

Значительной дифференциации природно-ресурсного потенциала;

Переноса столицы;

Пространственных аспектов социальной несправедливости (дифференциации доступности социальных благ) и др.

Транспорт обладает особыми способностями создавать такие потенциальные возможности для будущих поколений при двух условиях:

Планировании его развития по показателям конечного потребления услуг (вне транспорта);

Опережающего (по срокам и объемам) финансирования.

**Водный транспорт**

Создание конкурентоспособного морского торгового флота, а также портовой и сервисной инфраструктуры является для Министерства одной из приоритетных задач.

Сегодня в казахстанском секторе Каспийского моря работают порядка 150 судов флота поддержки морских операций под казахстанским флагом.

Осуществляется пополнение казахстанского морского торгового флота танкерами грузоподъемностью 12 тыс. тонн каждый.

В области речного транспорта предусматривается поэтапное обновление и модернизация государственного технического речного флота, а также реконструкция Бухтарминского и Усть-Каменогорского шлюзов.

В целях обеспечения безопасности и повышения уровня обслуживания пассажиров на автотранспорте продолжена работа по совершенствованию нормативно – правовой базы.

В современных условиях решение проблемы интеграции национального транспортной системы в международную возможно только при условии создания полноценной законодательной базы, способной обеспечить правовое поле для дальнейшего расширения и совершенствования транспортной инфраструктуры. Так, в различных сферах транспорта и коммуникаций подписано 170 международных соглашений.

Перспективный рост грузопотоков потенциально ориентированный на морские порты должен предусматривать стратегическую значимость создания портовой инфраструктуры, способной обеспечить необходимый комплекс услуг, адекватно увеличивающемуся объему грузов.

На ближайшую перспективу общий объем перевозок на Каспии увеличится до 70 млн. тонн, в том числе по нефти до 50 млн. тонн, по сухим грузам до 20 млн. тонн. При этом объемы перевозок нефти через казахстанские порты к 2015 году составят 38 млн. тонн в год, а сухих грузов порядка 3 млн. тонн.

Министерством транспорта и коммуникаций Республики Казахстан проводится целенаправленная политика по развитию портов Каспийского побережья с расширением существующего морского порта Актау, полноценным созданием портов Курык и Баутино.

Реализация проекта расширения порта Актау в северном направлении будет осуществляться по принципу государственно-частного партнерства с участием компании Мобилекс. Реализация указанного проекта позволит увеличить производственные мощности порта Актау по нефтеналивным грузам до 20 млн. тонн и по сухим грузам – до 3 млн. тонн в год.

В рамках Государственной программы освоения казахстанского сектора Каспийского моря, в порту Баутино ведется строительство береговой базы поддержки морских операций, стационарной станции для заправки судов, базы чрезвычайного реагирования. В настоящее время в порту Баутино компанией «ТенизСервис» эксплуатируется причал по отгрузке камня для строительства искусственных островов в Северном Каспий.

Порт Курык в перспективе необходимо рассматривать как экспортоориентированный терминал, обеспечивающий участие Казахстана в проекте транспортировки нефти по маршруту Баку-Тбилиси-Джейхан. Национальной компанией «Казмунайгаз» разрабатывается комплексная программа развития порта Курык. В рамках данной программы планируется создание нефтеналивного терминала с выносными нефтепричалами для приема крупнотоннажных судов.

**Железнодорожный транспорт**

Железнодорожный транспорт является одной из важнейших отраслей, осуществляющей свыше 70% объема грузооборота, в котором из года в год отмечается устойчивый рост.

В Республике продолжается последовательная работа по дальнейшему развитию и совершенствованию инфраструктуры транспортировки всех видов грузового и пассажирского потока.

Железнодорожный транспорт Республики Казахстан уже сегодня имеет достаточный потенциал перевозок грузов в контейнерах в экспортном сообщении, помимо этого, в целях реализации утвержденного Правительством Плана по созданию и развитию кластера «транспортная логистика», Министерством транспорта и коммуникаций Республики Казахстан разработана Программа контейнеризации грузовых перевозок.

Активно реализуется завершающий этап Программы реформирования отрасли железнодорожного транспорта Казахстана. Следует отметить, что достаточно успешно и в короткие сроки проведены радикальные преобразования.

На базе национальной железнодорожной компании «Казахстан темир жолы» сформирован холдинг, представляющий услуги магистральной железнодорожной сети и имеющий в своем составе грузового и пассажирского перевозчиков. То есть, оптимизирована и создана сильная рыночная компания, способная обеспечивать задачи национальной безопасности и конкурировать с железными дорогами соседних стран по пропуску транзита. Отрасль становится транспарантной и рыночной.

В инвестиционных программах компании «Казахстан темир жолы» предусмотрено обновление вагонного парка путем закупа новых вагонов у заводов – изготовителей и модернизация существующего вагонного парка, с размещением заказов по капитальному ремонту и восстановлению на отечественных и зарубежных заводах.

Перед крупными компаниями - экспортерами поставлена конкретная задача – приобретать собственный подвижной состав. Экономические предпосылки для такой работы в стране созданы. Уже сейчас более 160 компаний имеет собственный подвижной состав. Это более 26 тысяч вагонов, треть общего парка и почти 30% грузооборота.

**Воздушный транспорт**

Объем грузо- и пассажироперевозок воздушным транспортом Республики Казахстан имеет положительную динамику, обусловленную многими факторами, в частности:

развитием крупных хабов в городах Астана, Алматы и Атырау;

обновлением авиапарка национального перевозчика;

модернизацией радиотехнического и аэронавигационного оборудования;

привлечением транзитных рейсов крупных международных авиакомпаний;

Продолжается работа по:

упрощению процедур контроля при пересечении государственной границы;

внедрению компьютеризированных систем регистрации и мониторинга перемещения товаром и транспортных средств;

внедрению автоматизированных систем управления движением;

присоединению Казахстана к основным международным соглашениям и конвенциям, направленным на облегчение осуществления международных перевозок.

За последние годы государством особое внимание уделялось реализации крупных инвестиционных проектов в авиационной отрасли включающих в себя:

строительство нового аэропортового комплекса г. Астана,

новой взлетно-посадочной полосы в аэропорту г. Атырау,

современного пассажирского терминала в Алматинском аэропорту,

реконструкцию взлетно-посадочной полосы в аэропорту г.Актобе.

Реализуется строительство второй взлетной полосы в аэропорту Алматы за счет частных инвестиций.

Кроме того, будут продолжены работы по модернизации системы аэронавигационного обслуживания и обновлению авиационного парка авиакомпанией «Эйр Астана».

Для обновления регионального авиапарка планируется предусмотреть финансирование государственной лизинговой компании, в том числе за счет внебюджетных источников, включая средства институтов развития и пенсионных фондов.

**Автомобильный транспорт**

В нынешних условиях социально-экономического развития страны, постоянно расширяется сфера применения автомобильного транспорта. Проведение структурных преобразований в экономике, вызванные решением задач по удвоению ВВП неизбежно приведут к необходимости повышения качества и пропускной способности, автомобильных дорог, вызванной ростом автомобильных перевозок к 2010 году с 33 до 55 миллиардов тонно-километров.

В настоящее время предоставление услуг в данной отрасли полностью передано в конкурентную среду.

Основные приоритеты развития автомобильных дорог были определены Государственной программой развития автодорожной отрасли на 2001-2005 годы. За время реализации программы было реконструировано и отремонтировано более 11 тыс. километров автомобильных дорог республиканского значения.

Одним из крупнейших проектов отрасли является проект NELTI по перевозке грузов на маршруте Пекин – Берлин – Брюссель, который реализуется в рамках кластера «Транспортно - логистические услуги».

В сфере автомобильных дорог в прошлом была утверждена Программа развития автодорожной отрасли Республики Казахстан на 2006 – 2012 годы с финансированием в объеме 10 млрд. долларов США.

В 2006 году завершено строительство автодороги «Риддер – граница Российской Федерации».

Продолжена реконструкция автодорог «Уральск – Актобе» и «Астана – Костанай – Челябинск».

Начаты строительство Южного обхода г. Астана и совместно с Россией моста через реку Кигач, реконструкция автодорог «Атырау – Актау», «Омск – Майкапшагай», «Чунджа – Кольжат», «Таскескен – Бахты», перевод в 1 техническую категорию автодороги «Щучинск – Кокшетау».

В прошлом году начато строительство первого автобана на участке «Астана – Щучинск» с 6 – ти полосным движением. Общая стоимость проекта составляет более 100 млрд. тенге.

Приняты в эксплуатацию автодороги «Актобе – Карабутак - гр. Костанайской области» и «Алматы - Бишкек».

**2. Минимальный транспортный стандарт**

Минимальный транспортный стандарт (МТС) является основой государственной транспортной политики, на базе, которого осуществляется планирование развития всех видов транспорта (кроме трубопроводного), несмотря на их отраслевую технологическую несовмещенность.

МТС является формой государственного регулирования транспортной системы страны на самом верхнем - стратегическом уровне. Интересы государства и его жителей, а также будущих поколений должны быть защищены в виде постоянно улучшающихся стратегических показателей развития транспорта, тогда как многие другие показатели развития транспорта (в том числе технологические и финансовые, например, потребление горючего на единицу пробега, удельная стоимость ремонта и т.д.) могут быть переданы на низший управленческий уровень или даже производителям транспортных услуг. Однако Министерство транспорта и коммуникаций и его департаменты должны отчитываться перед налогоплательщиками по показателям, входящим в МТС.

Для этого Минимальный транспортный стандарт должен быть узаконен как государственный стандарт.

МТС - это совокупность целевых показателей конечного потребления транспортных услуг, выраженных в относительной (сопоставимой) форме. Сам набор этих показателей уже задает ориентиры устойчивого развития общества в той части, что зависит от транспорта. Здесь нет места отраслевым (производственным) показателям, типа себестоимости перевозок, объема ввода в эксплуатацию дорог, энерговооруженности потребности в битуме, цементе и так далее. Присутствуют лишь обобщенные показатели, зависящие от результатов работы транспорта, и поэтому интересные потребителю в лице государства или региональных органов управления.

Диапазон численных значений выбранных показателей определяется следующими территориальными особенностями региона:

А - общим существующим уровнем развития региона (например, душевым ВВП в сопоставимых единицах). Ясно, что США и Чад (одна из самых бедных стран Африки) будут иметь разные возможности для достижения определенного уровня развития;

- частным существующим уровнем развития региона — степенью отсталости развития дорожной сети (мерой здесь может быть плотность дорог с твердым покрытием менее 200 км/1000 км2 экономически освоенной, а не всей, территории),

Б - общим потенциалом развития региона (например, суммарными разведанными запасами энергетических, лесных и рудных полезных ископаемых),

- частным потенциальным уровнем развития региона — потенциал научно-технического прогресса в регионе (в виде показателей импорта технологий, а также закупок лицензий или % населения с высшим образованием),

В - размерами экономически освоенной (заселенной) территории.

В целом, минимальный транспортный стандарт должен отражать ценностные ориентации общества, которые могут быть достигнуты в долгосрочной перспективе (10-15 лет) с учетом экономических, социальных, политических, этнических и других особенностей региона.

МТС отражает уровень возможности государства, поэтому в таблице последовательно реализована логика: значения показателей, характерные на сегодня для наиболее развитых стран, типичные значения МТС, достижимые при нынешнем уровне научно - технического прогресса, предлагаемое значение, отклонения от типичного значения и фактическое значение показателей.

Как видно из таблицы 1, почти все показатели- ориентиры имеют недостаточные значения. А это означает, что для их доводки до проективного уровня требуется господдержка. Впрочем, государство может упростить себе задачу, снизив требования к транспортной среде обитания. Но в этом случае оно должно признать себе либо развивающейся, либо бедной страной.

Предлагаемые численные значения показателей МТС, на наш взгляд, отражают реальные возможности Казахстана, но их достижению в течение ближайших 20-25 лет. Провозгласив МТС в качестве официального документа и сделав его основой государственной транспортной политике Казахстан подал пример другим странам, в том числе России.

Предлагаемый состав показателей - ориентиров не является жестко заданным. Он может быть дополнен или сокращен, но в любом случае показатели должны соответствовать вышеназванным требованиям транспортного стандарта. Так, два последних показателя (уровень дорожной проницаемости внутрирегиональных границ и уровень пространственного единства региона, показывающего, насколько все населенные пункты связаны между собой дорогами с твердым покрытием) является в некотором роде частными по сравнению с остальными.

С другой стороны, экзотическим является показатель уровня развития мускульных видов транспорта, хотя он и отражает общемировую экологическую тенденцию (в Нидерландах 34 % всех пригородных и городских пассажирских перевозок осуществляется на велосипеде).

Таким образом, Минимальный транспортный стандарт, возведенный ранг государственной транспортной политики является наиболее демократичным способом решения проблем в социальной рыночной экономике.

Аналогичные Минимальные транспортные стандарты существуют для областей. Несовпадение их величин является объективной предпосылкой разграничения интересов областей и республики (в том числе финансовых), при этом общеэкономические и геополитические интересы государства обладают приоритетом.

**3. Финансирование транспорта**

Основными принципами финансирования транспорта должны быть следующие:

- полная или частичная окупаемость экономической деятельности транспорта;

- дотации на выполнение социальных и частично экологических функций;

- учет остроты транспортных проблем и неравномерности развития различных регионов Казахстана;

- перераспределение части доходов от эксплуатации транзитных функций государства (внешняя транспортная деятельность) в пользу решения внутренних проблем транспортного развития.

В настоящее время, за исключением водных видов транспорта, все остальные являются "рентабельными" для государства. Объективным критерием господдержки, а также ее размеров должны стать ВВП – транспортные балансы отраслей регионов. За Национальным статистическим агентством будет закреплена обязанность проводить мониторинг ВВП - транспортных балансов как важнейшего инструмента финансовой стратегии государства. Параллельно должна корректироваться налоговая система, отражающая объективные экономические сдвиги в государстве.

Социальные и частично экологические аспекты развития транспортной системы не являются заведомо окупаемыми. Поэтому государство должно поощрять выполнение транспортным комплексом задач социального и природоохранного развития.

Казахстан обладает недопустимо высоким для цивилизованного государства уровнем транспортной дискриминации населения и связанного с этими неодинаковыми (несправедливыми) условиями жизни в разных частях не только страны, областей, но даже и в пределах сельских административных районов. Речь идет не только о транспортном обеспечении регулярных потребностей (розничная торговля, образование, первичное здравоохранение, почтовое обслуживание и т.д.), но и эпизодических (ремонт сложной бытовой техники, специализированная медпомощь, культурные мероприятия, пенсионное обслуживание и т.д.).

Проблема снижения уровня транспортной дискриминации является наиболее важной государственной проблемой. С точки зрения реальной демократии и конечных целей Стратегии на сегодня он должен стать основным в деле достижения нормативов МТС.

Одной из форм первоочередности решения проблемы могла бы стать выплата компенсаций жителям тех населенных пунктов, которые по сравнению со среднереспубликанскими значениями этого показателя дискриминированы в 3-4 раза сильнее. Компенсация из специального фонда, образуемого за счет отчислений от использования выгод транзитного положения Казахстана, могла бы покрывать тарифные затраты каждого взрослого на получение отдаленных элементарных социальных благ плюс стоимость потерь свободного времени.

По предварительным данным в среднем для Казахстана такая компенсация для каждого транспортно дискриминированного жителя составляет 650 тенге в месяц (в диапазоне от 30 до 1500 тенге).

Еще одним принципом финансирования транспортного комплекса должен стать учет неравномерности транспортного развития (остроты транспортных проблем). Здесь на одном полюсе относительно благополучный регион (Южно-Казахстанская область), на другом - крайне неблагополучные (Атырауская и Западно-Казахстанская область). Поэтому предлагается перераспределение отдельных фондов (например дорожного), а также приоритета региональных интересов перед республиканскими.

Источниками финансирования транспортного комплекса являются:

собственные средства производителей транспортных услуг;

целевые внебюджетные неконсолидированные фонды;

иностранные инвестиции;

бюджет будущего развития.

Источником пополнения бюджета будущего развития должны стать (помимо использования природно-ресурсного, особенно нефтегазового потенциала страны) доходы от эксплуатации выгод транзитного положения Казахстана.

Ежегодную выгоду в размере 1,025 млрд. долларов следует рассматривать как минимальную ренту Казахстана за выгодность своего транспортно- географического положения. По этому показателю другие государства Средней Азии значительно уступают Казахстану: Узбекистан и Туркмения на порядок, а Киргизия и Таджикистан даже на три порядка.

Основными статьями расходов в счет доходов полученных от использования выгод транзитного положения могли бы стать:

фонд компенсаций из-за плохих транспортных условий жизнедеятельности части населения республики;

затраты на реабилитацию республиканских автодорог, по которым следует тяжелый транзит;

затраты на обустройство пограничных переходов;

инвестиционный фонд, частично покрывающий финансирование инвестиционных проектов на всех видах транспорта, существенно расширяющих транзитные функции Казахстана.

Такая постановка вопроса необходима, поскольку негативный опыт форсированного развития международных транспортных коридоров в ущерб внутренним целям развития транспорта (например, Болгарии, России) может привести еще больше территориальной поляризации условий жизнедеятельности и хозяйствования. Не следует забывать, что интеграция экономики любой страны является лишь одним из инструментов повышения качества жизни населения, что и есть конечная цель стратегии. В противном случае может получиться так, что скудные ресурсы (или зарубежные кредиты) будут использованы для транспортных коридоров, в радиусе 20 км от которых будет "транспортная пустыня".

В целом с учетом вклада в ВВП на уровне 9.5%, принцип опережающего развития транспорта означает уровень государственного финансирования, близкий к 9% (сейчас не более 5%).

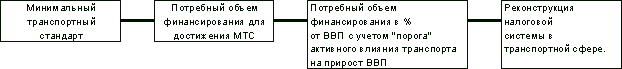
Итак, первоначально на стадии формирования Минимального транспортного стандарта объявляются долгосрочные цели развития транспортного комплекса, направленные на благосостояние всех пользователей.

На второй стадии разрабатываются отраслевые транспортные, а затем сводные инвестиционные программы, очередность реализации которых определяется на основе эффективности достижения нормативных значений индикаторов МТС. В результате получаем сводный объем потребных инвестиций с подразделением на частные, иностранные, бюджетные и целевые фонды.

Далее бюджетные инвестиции приводятся к % от ВВП с учетом “порога чувствительности” каждой транспортной отрасли. Этот показатель уровня господдержки утверждается ежегодно законом о бюджете, причем на местном уровне допускается его превышение.

В соответствии с ранее определенным уровнем господдержки корректируются ставки налогов в транспортной сфере.

Рис.1. Логическая схема финансового обеспечения транспортного комплекса.



**4. Решение транспортных проблем государством**

Для решения существующих транспортных проблем в Республике Казахстан на государственном уровне принят ряд документов.

В июне 2005 года постановлением Правительства Республики Казахстан был утвержден план по созданию кластера «Транспортная логистика». Миссией транспортно - логистического кластера является обеспечение уровня развития и деятельности транспортного комплекса в соответствии с требованиями экономики и населения Казахстана в перевозках и успешной конкуренции на мировых рынках транзитных перевозок.

Для успешного решения всех существующих в стране транспортных проблем в 2006 году принята «Транспортная стратегия Республики Казахстан до 2015 года», целью которой является опережающее развитие транспортно-коммуникационного комплекса, способного в полном объеме удовлетворять потребности экономики и населения в транспортных услугах. Здесь сформулированы стратегические задачи развития транспортной системы и механизмы их реализации.

**Транспортная Стратегия Республики Казахстан до 2015 года**

Правительством Казахстана в 2006 году была разработана и утверждена Стратегия развития транспортной отрасли государства, предусматривающая инвестирование 26 млрд. долл. в создании инфраструктуры в течение ближайших 10 лет.

Основной целью Стратегии является построение эффективной транспортной инфраструктуры, способствующей росту конкурентоспособности казахстанской продукции, в том числе и экспорта, а также максимальная реализация транзитного потенциала страны, учитывая ее географическое и стратегическое месторасположение.

Основными приоритетами развития транспортной отрасли, исходя из поставленной цели, являются:

• интеграция транспортной системы Казахстана в мировую транспортную систему

путем повышения уровня развития транспортной инфраструктуры на базе основных меридиональных и широтных транспортных магистралей, связующих маршрутов и узлов по направлениям Восток-Запад и Север-Юг;

- развитие транспортной отрасли в соответствии с ростом экономики государства;

- формирование широтно-меридиональной системы транспортных коридоров;

- повышение конкурентоспособности транспортной системы Казахстана;

• достижение наибольшей эффективности транспортных процессов,

• снижение доли транспортной составляющей в стоимости конечной продукции во внутреннем, транзитном и экспортно-импортном сообщении.

В рамках Стратегии реализуется модифицированная модель широтно-меридионального расположения основных транспортных магистралей и связующих маршрутов, построенных по принципу основных линий и опорных ответвлений.

Срок реализации - 2006-2015 годы в два этапа: 1 этап – 2006-2011 годы, 2 этап – 2011-2015 годы.

В результате реализации Транспортной стратегии будет осуществлен переход транспортной системы на качественно новый уровень функционирования, сформирована оптимальная транспортная сеть. Переход к финансированию инфраструктуры на принцип полной самоокупаемости позволит сформировать ресурсы для ее дальнейшего устойчивого развития и поддержания на высоком техническом и технологическом уровне.

Казахстанский транспортный комплекс будет органично интегрирован в мировую транспортную систему. Транспортная инфраструктура будет соответствовать мировым стандартам. Нормативная база и система контроля в сфере экологии будет приведена к международным стандартам.

Всё это позволит существенно увеличить долю транзитных перевозок, основу которых будут составлять контейнерные перевозки. Транзит обеспечит существенные финансовые поступления в бюджет государства и транспортных компаний.

Стратегия охватывает железнодорожный, автомобильный, городской пассажирский, воздушный и водный виды транспорта, развитие и эффективное функционирование которых в значительной степени зависит от политики государства.

Стратегия направлена на обеспечение растущих торговых связей между Востоком и Западом в удобных, надежных и доступных транзитных маршрутах. В рамках Стратегии будет применена модифицированная модель меридионального и широтного расположения основных транспортных магистралей и связующих маршрутов.

Стратегия предусматривает модернизацию существующих и создание новых - «спрямляющих» транспортных путей и инфраструктурных объектов вкупе с обновлением всех видов транспортных средств.

Развитие трубопроводного транспорта с учетом специфики нефтегазовой отрасли осуществляется в рамках действующих Государственной программы освоения казахстанского сектора Каспийского моря и Концепции развития газовой отрасли Республики Казахстан до 2015.

В рамках Транспортной Стратегии планируется реализовать ряд крупных инвестиционных проектов на сумму 30 млрд.долл. США, в том числе ряд проектов на концессионной основе на сумму порядка 4 млрд. долл. США.

Одним из главных условий реализации столь масштабной инвестиционной программы является участие частных инвестиций, при этом предполагается использование различных институтов и механизмов привлечения инвестиционных ресурсов.

Основная задача, сформулированная в Стратегии – интеграция транспортной системы Казахстана в мировую транспортную систему путем:

повышения уровня развития транспортной инфраструктуры на базе основных меридиональных и широтных транспортных магистралей, связующих маршрутов и узлов по направлениям Восток-Запад и Север-Юг;

достижение наибольшей эффективности транспортных процессов,

снижение доли транспортной составляющей в стоимости конечной продукции во внутреннем, транзитном и экспортно-импортном сообщении.

В рамках реализации Транспортной стратегии планируется к 2015 году построить около 1600 км новых и электрифицировать 2700 км существующих железнодорожных участков. Если учесть, что вся система железных дорог Казахстана составляет 15 тыс. километров, то это немало. Реализация этих проектов, кроме экономического эффекта, будет также способствовать улучшению экологической ситуации в стране.

Реализация Стратегии позволит достичь к 2015 году следующих результатов:

пассажирооборот вырастет в 1,5 раза (в 2005 году он составил 107,6 млрд. пассажиро-километров), грузооборот увеличится в 2 раза (в 2005 году - 223,8 млрд. тонно-километров);

снижение доли транспортной составляющей в стоимости конечной продукции до 6,9%;

снижение транспортных расходов пользователей автомобильных дорог за счет уменьшения себестоимости автомобильных перевозок;

существенное снижение транспортных происшествий (в 2005 году количество ДТП составило 14 517);

показатель числа погибших на 1000 автотранспортных средств снизится в 3 раза (в 2005 году в Казахстане он составил 1,9; в развитых странах - порядка 0,3);

повышение обеспеченности населенных пунктов республики регулярным транспортным сообщением (более чем на 1,1 тыс. единиц увеличится численность сельских населенных пунктов, с которыми будет обеспечено постоянное круглогодичное транспортное сообщение);

использование населением железнодорожного и автомобильного транспорта вырастет в 1,5 раза, воздушного - в 6 раз;

скорость грузового сообщения возрастет на 15-20%, а по основным международным транспортным коридорам - на 20-30%;

повышение конкурентоспособности отечественных перевозчиков и транспортных коридоров страны;

создание дополнительных рабочих мест в системе транспорта и смежных с транспортной отраслью сферах;

увеличение объема транзита через территорию Казахстана: с 9,364 млн. тонн грузов (в 2005 году) до 32,2 млн. тонн грузов (в 2015 году); с 84,7 млн. самолето-километров (в 2005 году) до 190,0 млн. самолето-километров (в 2015 году);

повышение дохода от транзитного движения в 3 раза: с 46,3 млрд. тенге (в 2005 году) до 136,3 млрд. тенге в 2015 году;

доля транспорта в ВВП (без личных автомобилей) составит 7,9% (в 2005 году составила 11%);

доля транспорта в загрязнении окружающей среды снизится в 2,5 раза (в настоящее время составляет 30%);

с учетом реализации Стратегии индустриально-инновационного развития и перспектив территориального развития снизится грузоемкость экономики до 5 тонно-километров/долларов ВВП.

Реализация Стратегии, координация на основе ее положений действий всех ветвей и уровней власти, бизнеса, различных слоев общества обеспечат наиболее эффективное использование возможностей транспорта в интересах социально-экономического развития Республики Казахстан.

В 2006 году была завершена реализация Программы реструктуризации железнодорожного транспорта.

**Стратегия развития транспортной системы Республики Казахстан**

**до 2020 года**

- «Стратегия развития транспортной системы Республики до 2020 года» разработана Правительством Республики Казахстана.

- Основной целью разработанного проекта является устойчивое опережающее развитие транспортной системы, способной своевременно реагировать на изменения и в полном объеме удовлетворять потребности экономики и населения в транспортных услугах.

- Постановлением коллегии Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан поставлена цель формирования эффективной национальной транспортной системы, соответствующей растущим потребностям социально-экономического развития республики, реализации задач, поставленных в программных документах Президента Республики Казахстан и Правительства Республики Казахстан, максимального использования транзитного потенциала страны и повышения конкурентоспособности отечественных перевозчиков на мировом рынке транспортных услуг.

Совершенствование и развитие транспортной инфраструктуры происходит в тесной взаимосвязи с ключевыми направлениями международных перевозок, используя выгодное географическое положение Казахстана на стыке Европы и Азии.

В рамках стратегии индустриально-инновационного развития на стадии реализации находятся проекты на сумму, превышающую 2 миллиарда долларов США.

**5. Транспортные коридоры на территории Казахстана**

По территории Казахстана проходят и формируются на основе существующей в республике транспортной инфраструктуры 4 международных транспортных коридора. В частности:

Северный коридор Трансазиатской железнодорожной магистрали (ТАЖМ): Западная Европа - Китай, Корейский полуостров и Япония через Россию и Казахстан (на участке Достык - Актогай - Саяк - Моинты - Астана – Петропавловск (Пресногорьковская).

Южный коридор ТАЖМ: Юго-Восточная Европа - Китай и Юго-Восточная Азия через Турцию, Иран, страны Центральной Азии и Казахстан (на участке Достык - Актогай - Алматы - Шу - Арысь - Сарыагаш).

TРACEКA: Восточная Европа - Центральная Азия через Черное море, Кавказ и Каспийское море (на участке Достык – Алматы - Актау).

Север-Юг: Северная Европа - страны Персидского залива через Россию и Иран, с участием Казахстана на участках морской порт Актау – уральские регионы России и Актау - Атырау.

Кроме направлений, участвующих в формировании основных трансконтинентальных маршрутов, необходимо отметить Центральный коридор ТАЖМ, имеющий важное значение для региональных транзитных перевозок по направлению Сарыагаш - Арысь - Кандагач - Озинки.

Коридоры позволяют значительно сократить расстояние в сообщении Восток-Запад и сроки доставки грузов.

Все эти транспортные маршруты относительно новые, активно развиваться начали в 90-е годы. Они позволяют значительно сократить расстояние и сроки доставки грузов в сообщении Восток – Запад.

Железнодорожный транспорт имеет наилучшие перспективы развития транзитного потенциала и повышения его использования. Схема международных железнодорожных транспортных коридоров на территории Казахстана показана ниже (рис. 2).



Рис. 2 Схема международных железнодорожных транспортных коридоров на территории Казахстана

Железнодорожная станция Достык (международный пограничный пункт Достык – Алашанькоу) на казахстанско-китайской границе имеет особое значение в обеспечении международных перевозок по Трансазиатской железнодорожной магистрали. Здесь, а также в городах Астане, Алматы, Актау на государственном уровне планируется создание региональных транспортно-логистических центров в рамках реализации транспортно-логистического кластера.

Акционерным обществом «НК «Казахстан темір жолы» был разработан план строительства Трансказахстанской железнодорожной магистрали шириной колеи 1435 мм (далее – ТКЖМ) по направлению от станции Достык до государственной границы с Туркменистаном с последующей возможностью дальнейшего прохождения данной магистрали через территорию Туркменистана и соединением с железнодорожной магистралью Исламской Республики Иран с шириной колеи 1435 мм и далее с выходом на европейские рынки через территорию Турции (рис. 3).

Ввод ТКЖМ, по первичным оценкам экспертов, позволит привлечь в транзитном сообщении – до 35 млн т, в экспортном сообщении – до 20 млн т.

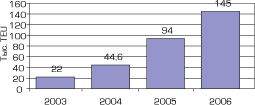


Рис. 3Динамика контейнерного грузопотока через переход Достык – Алашанькоу

Источник: Нигматжан Исингарин, 2007 г.

Планируется открытие второго международного пограничного железнодорожного перехода и строительство железнодорожной линии Хоргос – Сарыозек, которая является продолжением строящейся Китаем железнодорожной линии Цзинхэ – Хоргос. Это будет способствовать дальнейшему росту транзитных перевозок из Китая и обеспечит быстрые темпы развития зоны свободной торговли на пограничном пункте перехода Хоргос.

Получит дальнейшее развитие и уже существующая сеть международных автомобильных транспортных коридоров (рис. 4).



Рис. 4 Схема международных автомобильных транспортных коридоров на территории Казахстана

**Новый транспортный коридор «Западная Европа – Западный**

**Китай»**

Основные результаты проведенного анализа железнодорожных перевозок в республике Казахстан показали незначительную конкурентоспособность этого вида транспорта в рассматриваемом коридоре.

В ближайшие 10-15 лет по заключению компании «TASC» (Израиль) улучшение железнодорожной сети не ожидается, что исключает ее конкуренцию с автотранспортом.

Только создание терминально-логистического сервиса на железной дороге позволит ЖД Казахстана повысить свою конкурентоспособность.

Исследуемый в работе транзитный коридор сегодня неконкурентоспособен по сравнению с Транссибирской магистралью, он не может привлечь значительную долю грузопотока по направлению Юго-Восточная Азия – Западная Европа. Трансазиатская железная дорога в настоящий момент не в состоянии обеспечить достаточный уровень обслуживания на большинстве маршрутов (низкая скорость, многочисленное количество погранпереходов).

Альтернативой железной дороге уже сегодня является магистраль Е40, которая была рассмотрена в проекте. Уже в ближайшие 7-10 лет эта магистраль будет в состоянии привлечь значительный грузопоток. Однако, как главные магистральные автодороги, так и региональные в этом регионе являются дорогами низкого качества. Для создания коридора важным является развитие маршрутов Ташкент – Астрахань – Москва и Алматы – Астана – Екатеринбург.

Протяженность этих дорог составляет более 1500 км. Их некачественное покрытие обусловлено суровыми погодными условиями. При реализации запланированных Минтранскомом РК инвестиционных проектов:

Трансевропейская магистральная дорога Е40;

Достык – Алматы – Астана – Москва;

Урумчи – Кыргызстан – Иран;

Коридор сможет предоставить более высокий уровень обслуживания, прежде всего, на коротких и/или средних расстояниях, что позволит обеспечить развитие торговли на прилегающих территориях внутри Казахстана, а также создать сеть транспортно - логистических центров, обслуживающих транзит грузопотоков как в направлении Ирана, так и России.

Реализация этих проектов позволит через улучшение и создание обходных дорог крупных населенных пунктов повысить значение этого коридора в обеспечении грузопотоков по главным направлениям, одним из которых уже сегодня являются север и северо-запад в направлении на Россию.

В «Программе Правительства Республики Казахстан на 2007-2009 годы» в развитии транзитного потенциала особое внимание уделено реализации проектов по строительству автотранспортного коридора в направлении Западная Европа – Россия – Казахстан – Западный Китай, автомобильных и железнодорожных коридоров в широтном направлении, связывающих казахстанские морские порты Каспийского моря с восточными воротами страны.

Предполагается, что реализация проекта создания нового транспортного коридора «Западная Европа – Западный Китай» позволит переориентировать часть перевозимых из Китая товаров с морского транспорта (45 дней) на автомобильный (11 дней). По данным Минтранскома республики, общая протяженность автодороги Западная Европа – Китай составит 8 тыс. 998 км, более 3 тыс. 200 км из которых пройдет по территории Казахстана на основе существующей автодороги Самара – Шымкент – Тараз – Кордай – Алма-Ата – Хоргос.

Сегодня, используя свое основное преимущество – геополитическое место расположения, Республика Казахстан может сосредоточиться на расширении пропускной способности транспортно - логистической системы на направлении международного транзитного коридора «Западный Китай – Западная Европа» и предоставлении качественных услуг добавленной стоимости.

Составной частью транспортно - логистической системы являются логистические центры, предоставляющие весь комплекс услуг по обработке, хранению, транспортировке груза, и управляющие растущими товаропотоками в современной глобальной экономике.

**6. Транзитные возможности**

Геополитическая роль Республики Казахстан, то есть роль транзитного моста между Европой и Азией, а также между Россией и Китаем определяется ее расположением в центре евразийского континента. Она расположена на стыке Европы и Азии, благодаря чему обладает значительным транзитным потенциалом, предоставляя азиатским странам географически безальтернативную наземную транспортную связь с Россией и Европой.

Главное преимущество, которым обладают транзитные коридоры, проходящие через территорию Казахстана, заключается в существенном сокращении расстояний. При осуществлении сообщения между Европой и Китаем через Казахстан расстояние перевозок уменьшается в два раза по сравнению с морским путем и на тысячу километров? по сравнению с транзитом по территории России.

Республика Казахстан располагает необходимым потенциалом для серьезной переориентации внешнеторгового баланса. Этот потенциал заключается, прежде всего, в уникальных транзитных возможностях страны (рис. 5, 6):

территория Республики Казахстан расположена на направлении сухопутного моста для грузовых потоков между основными макроэкономическими полюсами – странами Европейского Союза и Азиатско-Тихоокеанского региона, Америки и Евразии;

сокращение времени доставки транзитных грузов.

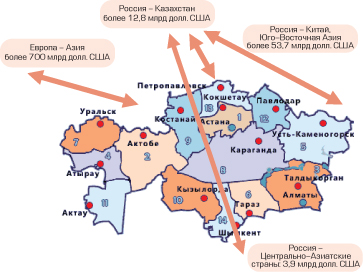


Рис. 5. Внешнее окружение Республики Казахстан: схема внешнеторговых оборотов

Источник: Федеральная служба государственной статистики РФ, Правительство РФ. Cominfo Logistics Solutions по открытым источникам



Рис. 6. Прогноз пропускной способности железнодорожных пограничных переходов

Источник: «Транспортная стратегия Республики Казахстан до 2015 года», проект «Специальная экономическая зона «Западные ворота Казахстана»

Создание трансконтинентальных магистралей выгодно для международной торговли. Между странами Европейского Союза и Азиатско-Тихоокеанского региона ежегодно курсирует около 6 млн. контейнеров. Сейчас основная часть этого потока (98%) перевозится иностранным морским флотом через зарубежные порты, минуя территорию Казахстана. Вместе с тем транзитный путь из Азиатско-Тихоокеанского региона в Европу по территории Казахстана намного короче морского пути. Главное конкурентное преимущество Казахстана – более короткое, при прочих равных условиях, время доставки грузов. Это обстоятельство позволяет прогнозировать неизбежный рост грузопотоков по направлению Китай – Европа и транзита через Казахстан (рис. 7).

Через территорию Казахстана проходят три основных транзитных направления:

Европа – Китай (с участием России);

Европа – Китай (через страны Организации экономического сотрудничества, ОЭС);

Россия – Центральная Азия.

Ниже представлена структура распределения российских контейнеропригодных экспортно-импортных грузопотоков по областям перехода через границу с Республикой Казахстан (рис.8.).

На страны Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР), которые демонстрируют рост ВВП, в среднем, на уровне 5-7% в год, а внешней торговли – 9-14%, уже приходится 60% глобального мирового производства и 40% мировой торговли.

Доходы транспортных компаний Казахстана от транзита грузов составляют около 500 млн. долл. США, то есть лишь один процент общего рынка транзитных перевозок между Европой и Азией.



Рис. 7. Прогноз роста грузопотоков по направлению Китай – Европа и транзита через Казахстан

Источник: ТЭО создания «СЭЗ ПТЭЗ «Хоргос – Восточные ворота»»



Рис. 8. Структура распределения российских контейнеропригодных экспортно-импортных грузопотоков по областям перехода через границу с Республикой Казахстан

Источник: Cominfo Logistics Solutions, Академия-Сервис

Доля Китая в структуре импорта в РФ через границу с Республикой Казахстан составляет 3%, а экспорта – 18,7 %. Ниже показана структура импорта (по весу) в РФ по областям перехода через границу с Республикой Казахстан и по видам транспорта (рис. 9).

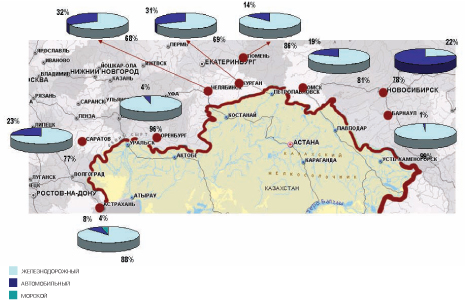


Рис. 9. Структура импорта (по весу) в РФ по областям перехода через границу с Республикой Казахстан и по видам транспорта

Источник: Cominfo Logistics Solutions, Академия-Сервис

**7. Международный центр приграничного сотрудничества**

Благодаря выгодному экономико-географическому расположению КПП «Хоргос» является одним из крупнейших в Казахстане транспортных узлов, обладающих высоким транзитным потенциалом, способным увеличить устойчивое транспортное сообщение во всех направлениях (рис. 10). Хоргос находится на направлении важнейшего международного транспортного коридора «Запад – Восток» с дальнейшим выходом на МТК «Север-Юг» на западе страны.



Рис. 10. Прогноз роста грузопотока через сухой порт Хоргос по направлению Китай - Европа

Источник: ТЭО создания «СЭЗ ПТЭЗ «Хоргос – Восточные ворота»

Предполагается, что проектируемый «сухой порт» в структуре ПТЭЗ «Хоргос-Восточные ворота» будет специализироваться на транснациональных контейнерных грузопотоках и предоставлении логистических услуг. Это позволит республике занять свое место в трансконтинентальных технологических цепочках и интегрироваться в международную производственную кооперацию на всем протяжении трансконтинентального трафика товаров и услуг.

Как известно, в целях реализации казахстанско-китайского Соглашения по созданию МЦПС «Хоргос» постановлением Правительства РК создано АО «Международный центр приграничного сотрудничества «Хоргос», основной деятельностью которого является создание, развитие и обеспечение работы казахстанской части Центра, привлечение потенциальных инвесторов для реализации поставленных задач.

**Заключение**

Казахстан является участником 11 международных транспортных и таможенных конвенций и договоров, направленных на решение актуальных проблем развития международных (транзитных) перевозок и упрощение таможенных процедур в регионе.

Министерством проводится работа по принятию Транспортного кодекса, которым предусматривается объединение и систематизация правовых норм, регулирующих отношения в области транспорта.

Осуществление вышесказанного позволит добиться эффективной реализации транзитного потенциала страны и позволит к 2015 году построить около 1 600 км новых и электрифицировать 2 700 км существующих железнодорожных участков, осуществить строительство новых, ремонт и реабилитацию порядка 50 тысяч км. автодорог, провести мероприятия по расширению и модернизацию портовой инфраструктуры и дальнейшему развитию гражданской авиации, обеспечить рост грузооборота в 2 раза, пассажирооборота в 1,5 раза, объемов транзита в 3,4 раза, доходов от транзита в 3 раза.

**Список литературы:**

1. Сайт http://ru.government.kz/resources/docs/doc5
2. Сайт http://www.transkazakhstan.kz/ru/2006
3. Сайт www.integrum.ru
4. Сайт www.fic.kz
5. Сайт www.akorda.kz
6. Казахстан на пути к новой модели развития: тенденции, потенциал и императивы роста. Алматы.- 2001.
7. Назарбаев Н.А. Долгосрочная стратегия развития Республики Казахстан: "Казахстан - 2030" - Алматы: Рауан, 1998