

ТРАНСПОРТ, ТРАНСПОРТНАЯ ТЕХНИКА И ТЕХНОЛОГИЯ О ТЕКУЩЕМ СОСТОЯНИИ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ В КАЗАХСТАНЕ

Кенес Дарина Саматқызы, Қасымбаева Гульназ Өркенқызы

D.Kenes@economy.kz, G.Kasymbayeva@economy.kz

Научный сотрудник Института теоретической математики
и научных вычислений ЕНУ им. Л.Н.Гумилева, Астана, Казахстан

Казахстан в силу своего геополитического положения, экономического потенциала и исторических традиций является активным сторонником международной интеграции и участником глобальных экономических процессов.

Экономика Казахстана, расположенного в центре Евразийского континента между емкими и динамично развивающимися рынками Европы, Восточной и Юго-Восточной Азии, во многом зависит от эффективного использования потенциально высоких транзитных возможностей государства.

В транспортной системе Казахстана автомобильному транспорту принадлежит ведущая роль в силу высокой пропускной способности, сравнительно дешевых тарифов на перевозки пассажиров и грузов, а также возможности реализации принципа доставки «от двери до двери».

Так, на начало 2023 года автомобильным транспортом перевезено 3 210,4 млн.тонн грузов, багажа, грузобагажа или 82,9% из общего объема в 3874,4 млн.тонн. Далее, наиболее популярным видом транспорта оказался железнодорожный (10,2%), трубопроводный (6,9%), воздушный и морской (0,7%)¹.

В региональном разрезе лидерами по перевозке грузов и пассажиров всеми видами транспорта в 2022 году стали Карагандинская (770,6 млн.тонн), Абай (562,5 млн.тонн) и Костанайская (305,5 млн.тонн) области. На данные области приходилось порядка 42,2% всего перевезенного груза. Аутсайдерами стали Ұлытау (32,3 млн.тонн), Жетісу (44,6 млн.тонн) и Западно-Казахстанская (59,9 млн.тонн) области.

В целом, транспортная отрасль демонстрирует ежегодный рост, так по итогам 2022 года ИФО отрасли составило 103,9% по отношению к 2021 году или 8,3 трлн.тенге, обеспечив стране порядка 8% от общего объема ВВП.

По информации Бюро национальной статистики РК, на начало 2023 года, грузооборот в республике составил 596,6 млрд. ткм, что меньше на 1,8% по сравнению с 2021 годом. Пассажирооборот за тот же период 2022 года приравнялся к 114,1 млрд пкм, а в 2021 году к 107,8 млрд пкм.

Данная тенденция стабильно растущего спроса на услуги транспорта со стороны населения и бизнеса свидетельствует о важнейшей социально-экономической роли транспортной отрасли в развитии Республики Казахстан в современных условиях глобализации и интеграции международных рынков.

Однако, согласно международным рейтингам, инфраструктура Казахстана находится на среднем уровне развития. Так, в Глобальном инновационном индексе 2023², наша страна

¹ Транспорт в Республике Казахстан (январь-декабрь 2022г.).

<https://stat.gov.kz/ru/industries/business-statistics/stat-transport/publications/8513/>

² GII 2023 at a glance The Global Innovation Index 2023 captures the innovation ecosystem performance of 132 economies and tracks the most recent global innovation trends.

<https://www.wipo.int/edocs/pubdocs/en/wipo-pub-2000-2023-section1-en-gii-2023-at-a-glance-global-innovation-index-2023.pdf>

заняла 59 место среди 132 стран, при этом по показателю «базовая инфраструктура» - 67 место, что меньше на 15 позиций по сравнению с 2022 годом.

Отмечается ухудшение показателей, несмотря на реализацию программы инфраструктурного развития «Нұрлы жол»³ с 2015 года с бюджетом более 13 трлн.тенге и национального проекта «Сильные регионы – драйвер развития страны»⁴.

В рамках данных программных документов была попытка обеспечить создание условий для повышения конкурентоспособности и развития национальных перевозчиков грузов и пассажиров.

При этом также имеющиеся статистические факты свидетельствуют о дальнейшей необходимости дальнейшего совершенствования политики и качества транспортно-инфраструктурного развития Казахстана.

По итогам 2021 года степень износа основных средств по предприятиям транспорта составляет 33,2%.

Таблица 1. «Степень износа основных средств по предприятиям транспорта, в %»⁵

<i>Транспорт и складирование</i>	33,2
<i>из них:</i>	
<i>Железнодорожный</i>	33,4
<i>Автомобильный и городской электрический</i>	29,1
<i>из них:</i>	
<i>Автобусный</i>	26,0
<i>Трамвайный</i>	39,7
<i>Троллейбусный</i>	100,0
<i>Транспортирование по трубопроводу</i>	22,3
<i>внутренний водный</i>	47,8
<i>Морской</i>	70,9
<i>Воздушный</i>	39,8
<i>Складское хозяйство и вспомогательная транспортная деятельность</i>	47,3

Наибольшую степень старения основных фондов составляет внутренний водный транспорт, состояние которого ухудшается из года в год. Несмотря на данный факт, индекс тарифов на грузовые перевозки внутреннего водного транспорта не изменился по сравнению с 2021 годом.

Важно помнить, что уровень развития и доступность объектов инфраструктуры оказывают субъективное воздействие на инвестиционный климат страны.

Так, согласно данным статистики, объемы инвестиций в основной капитал составили порядка 710,7 млрд.тенге, из них: 215 млрд.тенге в транспортирование по трубопроводу, 188 млрд.тенге на складское хозяйство и вспомогательную транспортную деятельность, 167,6 млрд.тенге на железнодорожный транспорт, 113,5 млрд.тенге на автомобильный и 26,6 млрд.тенге на другое.

³«Об утверждении Государственной программы инфраструктурного развития «Нұрлы жол» на 2015-2019 годы» постановление Правительства Республики Казахстан от 30 июля 2018 года № 470 <https://adilet.zan.kz/rus/docs/P1800000470>

⁴ Об утверждении национального проекта «Сильные регионы - драйвер развития страны» постановление Правительства Республики Казахстан от 12 октября 2021 года № 729 <https://adilet.zan.kz/rus/docs/P2100000729>

⁵ Транспорт в Республике Казахстан. <https://old.stat.gov.kz/official/industry/18/publication>

Некая стагнация в инвестиционном рынке в сферу транспорта отражается и на проектах ГЧП⁶. Проекты в сфере транспорта и инфраструктуры из имеющихся проектов ГЧП составляют 39 проектов или 2,9% на сумму 953 млрд.тенге. Наиболее масштабными из них являются «Создание и эксплуатация автомобильного пункта пропуска «Нур жолы» и эксплуатация транспортного-логистического центра на участке автомобильной дороги «Алматы-Хоргос» международного транзитного коридора «Западная Европа – Западный Китай», мощностью в 37 049 кв. м. и «Создание и внедрение автоматизированной системы по сбору данных об авиапассажирах», мощностью в 4 млн. пассажиров

В этой связи, необходимо усилить принимаемые мероприятия по улучшению инвестиционного климата.

Одной из особенностью рынка транспортных услуг является то, что в соответствии с Законом об естественных монополиях⁷ (далее- Закон), к ее сферам относятся некоторые регулируемые услуги, предоставляемые через транспортную инфраструктуру:

1) по транспортировке нефти и (или) нефтепродуктов по магистральным трубопроводам, за исключением их транспортировки в целях транзита через территорию Республики Казахстан и экспорта за пределы Республики Казахстан;

2) по хранению, транспортировке товарного газа по соединительным, магистральным газопроводам и (или) газораспределительным системам, эксплуатации групповых резервуарных установок, а также транспортировке сырого газа по соединительным газопроводам, за исключением хранения, транспортировки товарного газа в целях транзита через территорию Республики Казахстан и экспорта за пределы Республики Казахстан;

3) магистральных железнодорожных сетей, за исключением регулируемых услуг магистральных железнодорожных сетей при перевозке грузов в контейнерах, перевозке порожних контейнеров и транзитных перевозках грузов через территорию Республики Казахстан;

4) железнодорожных путей с объектами железнодорожного транспорта по договорам государственно-частного партнерства, в том числе договорам концессии, при отсутствии конкурентного железнодорожного пути;

5) подъездных путей при отсутствии конкурентного подъездного пути;

6) аэронавигации, за исключением аэронавигационного обслуживания международных и транзитных полетов;

7) портов при отсутствии конкуренции на рынке портовых услуг;

8) аэропортов, за исключением обслуживания авиаперевозок, осуществляющих транзитные пролеты через воздушное пространство Республики Казахстан с осуществлением технических посадок в аэропортах Республики Казахстан в некоммерческих целях и по международным направлениям.

Согласно пункту 2 статьи 5 Закона, субъекты естественных монополий подлежат включению в [Государственный регистр](#) субъектов естественных монополий⁸ с указанием регулируемых услуг.

По состоянию на 1 февраля 2024 года по данным сферам включено 88 субъектов естественных монополий, подлежащих государственному регулированию деятельности через Комитет по регулированию естественных монополий Министерства национальной экономики Республики Казахстан.

В список вошли следующие крупные субъекты: АО «КазТрансОйл», АО «Национальная компания «Қазақстан темір жолы», Акционерное общество

⁶ <https://kzppp.kz/ru/>

⁷ «О естественных монополиях» Закон Республики Казахстан от 27 декабря 2018 года № 204-VI ЗРК <https://adilet.zan.kz/rus/docs/Z1800000204>

⁸ Формирование и ведение государственного регистра субъектов естественных монополий <https://www.gov.kz/memleket/entities/krem/activities/1082?lang=ru>

«Интергаз Центральная Азия», Акционерное общество «Международный аэропорт Астана», Акционерное общество «КазТрансГаз Аймак» итд.

Общее руководство в сферах железнодорожного, автомобильного, внутреннего водного транспорта, торгового мореплавания, в области использования воздушного пространства и деятельности гражданской и экспериментальной авиации, естественных монополий в области услуг аэронавигации и аэропортов и на общественно-значимых рынках в области услуг аэропортов, автомобильных дорог утверждаются Министерством транспорта Республики Казахстан.

В целях дальнейшего развития транспорта в стране, уполномоченному органу необходимо принять меры не только по решению проблемы с износом транспортной инфраструктуры, которая влияет на качество дорог и эффективность логистики, но и с медленной цифровизацией отрасли.

Президентом страны неоднократно отмечалось о необходимости перехода на новый этап цифровой революции с применением элементов «Индустрии 4.0», использованием технологий обработки физических сигналов, интернет вещей, 3D-печати, автоматизации бизнес-процессов, однако особо ощутимых результатов в цифровизации транспортных услуг не произошло.

В целом для дальнейшего развития данной отрасли в 2022 году была утверждена Концепция развития транспортно-логистического потенциала Республики Казахстан до 2030 года⁹, предусматривающая следующие меры:

- по повышению скорости доставки пассажиров и грузов;
- по внедрению цифровизации и интеллектуальных систем управления;
- по развитию недостающих транспортных связей между центрами экономической активности и населенными пунктами;
- по повышению пропускной способности международных транзитно-транспортных коридоров, логистических терминалов.

В этой связи, необходимо ускорить внедрение интеллектуальной транспортной системы, которая позволит увеличить объем грузоперевозок за счет обеспечения качественной и безопасной дорожной инфраструктуры между регионами Казахстана и международном сообщении, объединит функции видеонаблюдения, управления дорожным движением, 100% электронной оплаты транспортных услуг, а также обеспечит получение пассажирами услуг комфортного транспорта на безопасных дорогах.

Список использованных источников

1. Официальный сайт Бюро национальной статистики Агентства по стратегическому планированию и реформам Республики Казахстан. URL: <https://stat.gov.kz/ru/industries/business-statistics/stat-transport/publications/8513/>.

2. GII 2023 at a glance The Global Innovation Index 2023 captures the innovation ecosystem performance of 132 economies and tracks the most recent global innovation trends. <https://www.wipo.int/edocs/pubdocs/en/wipo-pub-2000-2023-section1-en-gii-2023-at-a-glance-global-innovation-index-2023.pdf>

3. Постановление Правительства Республики Казахстан. Об утверждении Государственной программы инфраструктурного развития «Нұрлы жол» на 2015-2019 годы: утв. 30 июля 2018 года, № 470.

⁹ «Об утверждении Концепции развития транспортно-логистического потенциала Республики Казахстан до 2030 года» постановление Правительства Республики Казахстан от 30 декабря 2022 года № 1116. <https://adilet.zan.kz/rus/docs/P2200001116>

4. Постановление Правительства Республики Казахстан. Об утверждении национального проекта «Сильные регионы - драйвер развития страны»: утв. 12 октября 2021 года № 729.

5. Официальный сайт Бюро национальной статистики Агентства по стратегическому планированию и реформам Республики Казахстан. URL: <https://old.stat.gov.kz/official/industry/18/publication>.

6. Официальный сайт АО «Казахстанский центр государственно-частного партнерства». URL: <https://kzppp.kz/ru>.

7. Закон Республики Казахстан. О естественных монополиях: утв. 27 декабря 2018 года № 204-VI ЗРК.

8. Официальный сайт Комитета по регулированию естественных монополий Министерства национальной экономики Республики Казахстан. URL: <https://www.gov.kz/memleket/entities/krem/activities/1082?lang=ru>.

УДК 621.43

ЭЛЕКТРОМОБИЛЬДЕРДІ ЕЛІМІЗДЕ ПАЙДАЛАНУ БАРЫСЫНДА ТУЫНДАЙТЫН МӘСЕЛЕЛЕРДІ ТАЛДАУ

Маманхан Нұрсұлтан Жамбылұлы

nurstn@bk.ru

Л.Н.Гумилев атындағы Еуразия ұлттық университеті,
«Көлік, көлік техникасы және технологиялары» білім беру бағдарламасының
1 курс магистранты
Ғылыми жетекшісі – Ж.Р. Алипбаев

Аңдатпа: Мақалада Қазақстанда электромобильдерді пайдалану кезіндегі туындауы мүмкін мәселелер қарастырылады. Жұмыста бензинді автомобильдердің электромобильдер алдындағы кемшіліктеріне, электромобильдердің ерекшеліктері мен артықшылықтарына, сондай-ақ электр машиналарының тенденциясын қолдаудың әлемдік саясатына талдау жасалды. Электр көліктерінің санын көбейтудің негізгі тежейтін факторлар мен қызмет көрсету инфрақұрылымы мәселелері қарастырылып, зарядтау станцияларының белгілі бір түрлерін таңдау себептері келтірілген.

Кілт сөздер: электромобиль, зарядтау станциясы, сервистік инфрақұрылым, зарядтау желісі.

Электромобиль – заманауи жаңа экологиялық көлік құралы. Бензинмен жүретін көліктердің үлкен танымалдылығына қарамастан, сөзсіз, болашақ - қоршаған ортаны ластамайтын көліктерде болады. Электр көлігінің даму үрдісі толығымен қисынды түсініледі. Бензин бағасының жоғарылауы іштен жану қозғалтқыштарымен жабдықталған автомобильдерді пайдаланудың үнемділігі туралы ойлануға мәжбүр етеді, қалаларда көлік құралдарының шығаратын шу деңгейі мен ауру тудыратын улы газдардың жоғарылауы адамдардың денсаулығына кері әсерін тигізеді. Осындай әсерге байланысты экологиялық орта бұзылады, табиғи және климаттық жағдайлар өзгереді. Сондай-ақ, бұл зиянды өнімдер ауадан суға түсетіні белгілі, демек, су ортасы да ластанады. Осы көптеген факторлар әрбір жетекші автомобиль компаниясының өз электромобилін жасап шығаруға итермелейді.

Электромобильдің артықшылықтарының ішінде мыналарды атап өтуге болады:

- жанармай үнемділігі;
- қоршаған ортаның аз ластануы;