

6 лекция. Развитие автотранспорта РК

Развитие автотранспорта РК всегда идет в ногу со временем. Этому способствует развитие технологий, необходимость экологичности и удобства транспорта, как грузового так и социального. В 1992 году началось регулярное железнодорожное сообщение с Китайской Народной Республикой. С вводом этой магистрали появилась возможность налаживания перевозок через Китай в страны Азиатско-Тихоокеанского региона. Завершается реконструкция скоростной железной дороги Алматы — Астана — Бурабай, планируется улучшить инфраструктуру между станциями Дружба и Актогай в целях увеличения пропускной способности железнодорожного транспорта между Казахстаном и Китаем. Важное значение для Южного и всего Казахстана будет иметь строительство железной дороги, связывающей Китай, Кыргызстан, Узбекистан с выходом на Иран, Турцию и далее в страны Европы [3, 7].

Автотранспорт – дорогой и экологически «грязный». Общая протяженность автомагистралей около 100 тыс.км. А для нормального существования Казахстану надо иметь в 2 раза больше. Самый насыщенный автотрассами регион – Север. Автомобильный транспорт Казахстана развивается в нескольких направлениях. Реконструируются действующие и прокладываются новые магистрали. Строятся дороги в сельской местности. В крупных городах пассажиров перевозит экологически чистый электрический транспорт – троллейбусы (Алматы, Петропавловск, Астана, Тараз и др.) и трамваи (Павлодар, Алматы, Усть-Каменогорск, Караганды). В Алматы приступил к работе единственный в стране метрополитен [1, 2].

Основным видом транспорта в государстве сегодня является автомобильный, которым пользуются 85% пассажиров. Число автомобилей на 1 января 2005 года в Казахстане достигло 1 млн. 532 тыс., в том числе: 1 млн. 204 тыс. — легковые, 328,0 тыс. — грузовые. Общая протяженность дорог составляет около 150 тыс, км. Протяженность автомобильных дорог с твердым покрытием превышает 90 тысяч километров. Магистральные трассы связывают Казахстан со всеми соседними государствами, в общей транспортной системе находятся все областные, районные центры и города. К ним относятся трассы: Алматы — Бишкек – Шымкент — Ташкент; Алматы — Шилик — Нарынкол, Алматы — Караганда — Астана и др. Однако и автомобильный транспорт отстает от мировых стандартов. Так, густота дорог с твердым покрытием в республике составляет 30,9 км на 1000 км². В Казахстане на 1000 жителей приходится 68 автомобилей. В перевозках по системе Международных дорожных перевозок в настоящее время задействовано около 5600 автомобилей. Для перевозки грузов ежегодно

проводится обмен бланками разрешений с 44 странами Европы и Азии в количестве порядка 109 тыс. экземпляров [2].

По постоянным наблюдениям, имеется свыше 180 международных и 254 межобластных регулярных пассажирских маршрутов. Парк автомобилей характеризуется высоким износом - удельный вес автотранспортных средств, находящихся в эксплуатации свыше 12 лет составляет 63 %, в том числе 57 % автобусов, 59 % легковых и 84 % грузовых автомобилей. В РК выбросы в атмосферу вредных веществ от стационарных источников составляют около 2,7 млн. тонн/год, а транспортные выбросы превышают на 1,2 млн. тонн/год. Инфраструктура пассажирского и грузового автотранспорта Казахстана характеризуется недостаточно высоким развитием. По значительной части междугородных автотрасс ощущается недостаток мотелей, кемпингов, автозаправочных станций, станции технических обслуживаний (далее - СТО) и других объектов инфраструктуры. Это обусловлено большой территорией и низкой плотностью населения и экономики Казахстана. По наиболее загруженным автомагистралям (Астана - Щучинск, коридор "Западная Европа - Западный Китай") осуществляется строительство объектов инфраструктуры согласно проектам [3].

В социально-экономическом развитии страны транспорт играет важную роль. Транспортная система обеспечивает условия экономического роста, повышения конкурентоспособности национальной экономики и качества жизни населения. Географические особенности Казахстана определяют приоритетную роль транспорта в развитии конкурентных преимуществ страны с точки зрения реализации ее транзитного потенциала. Доступ к безопасным и качественным транспортным услугам определяет эффективность работы и развития производства, бизнеса и социальной сферы. В связи с этим роль транспорта в социально-экономическом развитии страны определяется рядом объемных, стоимостных и качественных характеристик уровня транспортного обслуживания.

Если сделать более глубокий анализ системы межфакторных взаимосвязей требует дополнительно сопоставления их динамики. К примеру, опережающий рост автопарка (на 60%, до 3,64 млн. единиц) в сочетании с недостаточными темпами его обновления (степень износа снизилась на 7,4%) привел к повышению нагрузки на автотранспортную инфраструктуру, увеличению себестоимости, аварийности и общему снижению эффективности отрасли (рисунок 1). При этом транспортные расходы составляют 8-10% от конечной стоимости казахских товаров, в отличие от 3,5-4,5% для развитых стран. [2, 3]

В данной время государство рассматривает количество и износ автотранспорта в Казахстане за 2012-2020 гг. и на сегодняшний день создана

программа по развитию транспортной инфраструктуры в Республике Казахстан на 2010-2014 предусмотрены капиталовложения в сумме 1822,1 млрд. тенге (12,1 млрд.долл.США), что в пересчете на протяженность дорожной сети дает составит около 125 тыс.долл.США при средней стоимости реконструкции 1 км дорог 2,7 млн.долл.США (т.е. в лучшем случае будет профинансировано всего около 4,6% от существующих потребностей). [5]

Водный транспорт – в настоящее время отмечается динамичное развитие отрасли морского транспорта, но существуют и минусы в данном виде транспорта - потребляет немного топлива и имеет низкую себестоимость перевозок объемных товаров. Но у него небольшая скорость движения, работа часто сезонная, а судоходные трассы не всегда идут в нужном направлении. Главные морские «ворота» страны – незамерзающий торговый порт Актау. По грузообороту (10 млн т в год) он – один из крупнейших на Каспии. Главные грузы – нефть (85%), прокат и зерно. В среднем через морские порты ежегодно переваливается порядка 12,3 млн. тонн. Основную номенклатуру грузов составляют нефть, металл, зерно, контейнера, каменная порода и грузы.

При этом порт Актау задействовал в перевалке грузов в экспортном сообщении, порт Баутино специализируется как база поддержки морских нефтяных операций.

В настоящее время порты работают на пределе проектных мощностей. В этой связи в перспективе предполагается модернизация существующей инфраструктуры порта Актау, дальнейшее развитие порта Баутино и строительство порта Курык.

Аналогичные меры по увеличению портовых мощностей принимаются прикаспийскими государствами. Азербайджан ведет работу по строительству нового нефтеналивного терминала в районе порта Баку, Россия также проводит работу по расширению производственной инфраструктуры портов Оля и Махачкала.

Более 50 % нефти, переваливаемой через порт Актау, перевозится отечественной судоходной компанией "Казмортрансфлот", торговый флот которого состоит из шести собственных танкеров и порядка 20 фрахтуемых. При этом перевозка сухих грузов полностью обеспечивается иностранными судоходными компаниями. Поэтому необходимо принятие мер по увеличению конкурентоспособности отечественного морского перевозчика.

Протяженность эксплуатационных водных путей составляет более 4 тысяч километров. В основном они проходят по Каспийскому морю, рекам Ертис и Жайык, частично на Иле и озере Балхаш. На речных маршрутах действуют оборудованные порты и грузовые причалы. Наиболее крупные речные порты — Павлодар, Атырау, Уральск, Усть-Каменогорск, Семей. В 2004 году речным транспортом перевезено более 500 тыс. тонн грузов.

Морской транспорт сосредоточен на Каспийском море, из которого имеется выход в бассейны рек Волга и Жайык. [1,3, 7]

В 1998 году создана специальная морская компания «Казмортрансфлот», имеющая уже три танкера. К началу XXI века завершен первый этап реконструкции морского порта в г. Актау, роль которого с освоением мангистауской нефти с каждым годом будет возрастать; планируется строительство судоремонтного завода, по грузообороту (10 млн. тонн в год) — он уже сегодня крупнейший на Каспии. Расширяются и укрепляются морские порты Атырау, Баутино, Курык. Развивается трубопроводный транспорт. Сегодня в государстве протяженность магистральных трубопроводов составляет более 17 тыс. км (10 тыс. км газопроводов и 7,4 тыс. км нефтепроводов), которые соединяют месторождения с перерабатывающими предприятиями, как в самой республике, так и в России, Узбекистане, Азербайджане. В 2006 году во всем объеме грузооборота трубопроводный транспорт составил 25,5% (компании «Казтрансойл» и «Казтрансгаз» относятся к мировым лидерам). Для перекачки мангышлакской нефти построены нефтепроводы: Жанаозен — Жетыбай — Актау и Жанаозен — Атырау — Самара (1500 км). К Павлодару и Шымкенту проведен нефтепровод из Омска. Через Казахстан проходят мощные газовые магистрали: Средняя Азия — Центр, Бухара — Урал, газопровод Мубарек — Ташкент — Шымкент — Тараз — Бишкек — Алматы. Так, в соответствии с намеченными программами завершено строительство трубопровода (КТК) Тенгиз — Новороссийск, пропускной способностью до 70 млн. тонн нефти, введен в эксплуатацию трубопровод Карашаганак — Большой Шаган — Атырау, построен нефтепровод в Китайскую Народную Республику Атасу — Алашанькоу. Важное значение для экономики государства будет иметь строительство нового газопровода вдоль Каспийского моря в соответствии с решением, принятым в мае 2007 года президентами России, Казахстана и Туркменистана. Республика Казахстан является государством со стабильно развивающейся экономикой и демонстрирует последовательное укрепление показателей своей деятельности. Ежегодное увеличение количества судов вспомогательного флота, привлекаемого в рамках интенсивного освоения казахстанского сектора Каспия, число которых на сегодняшний день составляет порядка 350 единиц различного типа и тоннажа, требует принятия мер по развитию сервисного производства и созданию системы кадрового обеспечения. [7,8]

Сегодня казахстанские судовладельцы вынуждены направлять суда на ремонт на судовой верфи Астрахани, Махачкала, Баку. В июне 2010 года введена в эксплуатацию судоремонтная база в порту Баутино с мощностью по обслуживанию до 60 судов в год. Однако этого недостаточно.

Отсутствие в Казахстане соответствующей международным стандартам образовательной системы вызвало дефицит казахстанских морских специалистов и это проблема ежегодно становится острее в связи с ростом количества судов. На сегодняшний день доля граждан РК в составе экипажей судов составляет порядка 44 %, а доля в командном составе экипажа лишь 21 %.

Большинство судов отрасли внутреннего водного транспорта выработали по 2-3 срока службы. Износ государственного технического речного флота составляет 85 %. В настоящее время ведется работа по их поэтапному обновлению и модернизации.

В целях снижения рисков возникновения аварийной ситуации на судоходных шлюзах в 2009 году начата реализация проекта по реконструкции Усть-Каменогорского и Бухтарминского шлюзов. Однако имеются проблемные вопросы, связанные с техническим состоянием на Шульбинском шлюзе, затягивание в решении которых может привести к разрушению шлюза и затоплению ниже расположенных населенных пунктов Прииртышья.