

7 лекция. Воздушный транспорт РК.

Воздушный транспорт РК – самый быстрый, но и самый дорогой. Главная его специализация – перевозка пассажиров на дальние расстояния. Самолеты доставляют также срочные и дорогие грузы (почту, скоропортящиеся продукты, цветы). Воздушные перевозки в Казахстане осуществляют свыше 20 авиакомпаний. Самая большая из них – «ЭйрАстана», национальный авиаперевозчик. Главная «воздушная гавань» страны – Астана (более $\frac{3}{4}$ всех пассажиров).

Авиационные линии связывают гг. Алматы, Астану со всеми областными центрами, многими городами и населенными пунктами республики, а также городами СНГ, через Казахстан открыто 63 воздушных коридора. В Казахстане сегодня имеется 21 аэропорт. Крупнейшей воздушной гаванью государства стал реконструированный аэропорт в новой столице Астане. В настоящее время компания «Эйр-Астана» обслуживает более 40 международных и внутренних линий. В г. Алматы построен современный международный аэропорт, проведена реконструкция аэропорта в г. Атырау. В 2006 году пассажирооборот авиакомпаний в Казахстане составил 3,29 млрд. пасс./км. Не имея достаточного опыта международных авиаперевозок, казахстанские летчики сумели в сложных условиях переходного периода положить начало выполнению регулярных рейсовых полетов в Китай, Германию, Турцию, Монголию, Австрию, Швейцарию, Индию, Пакистан, Венгрию, Грецию и другие государства мира. Большая работа была проведена по дальнейшему развитию транзитного потенциала республики, эффективное использование которого, является мерой направленной на извлечение дополнительных доходов для гражданской авиации и сохранения высокой динамики ее развития.

В настоящее время активно реализуется комплекс мероприятий по формированию структуры воздушного пространства и сети маршрутов на основе требований международных стандартов.

Определены ключевые направления развития аэронавигационной системы Казахстана:

- 1) модернизация систем связи и наблюдения;
- 2) создание автоматизированных центров управления воздушного движения;
- 3) обеспечение высокого уровня подготовки диспетчерского состава и специалистов службы радиотехнического обеспечения полетов.

Сеть авиационной электросвязи построена на базе новейших цифровых технологий с использованием наземных и спутниковых сегментов.

Развитие сети телекоммуникаций позволило провести интеграцию центров управления воздушного движения в современную,

высокотехнологичную автоматизированную систему обслуживания воздушного движения в гг. Алматы, Актобе, Астана. В рамках Программы также осуществлена модернизация аэродромно-трассового комплекса средств автоматизации воздушного движения в Шымкенте. Необходимо отметить, что зона ответственности центра Астана составляет 47 % воздушного пространства Казахстана.

Создана сеть вторичных аэродромных радиолокаторов, обеспечивающая рабочие позиции диспетчеров пунктов качественной информацией о воздушной обстановке в районе аэродромов всей республики.

Рост транзитного движения ВС через воздушное пространство Казахстана за период 2005 - 2008 годы составлял свыше 10 % в год. Если в 2005 году транзит составлял 84,6 млн. самолето-километров, то в 2009 году 113,7 млн. самолето-километров.

Авиакомпаниями Казахстана проводится работа по обновлению авиапарка. В настоящее время в сфере регулярных авиаперевозок казахстанскими авиакомпаниями эксплуатируется 25 ВС западного производства (из них 21 ВС авиакомпании "Эйр Астана" и 4 ВС авиакомпании "SCAT"), на долю которых приходится свыше 80 % всех авиаперевозок. [5, 3]

Трубопроводный и электронный транспорт – их можно строить в любом направлении, они короче ж/д, а строит-во обходится дешевле. Грузы «идут» в одну сторону, непрерывно, в большом кол-ве. Поэтому трубопроводный транспорт – один из самых дешевых. Самый «трубопроводный» район в Казахстане – Запад, где «рождаются» мощные нефтяные и газовые потоки. Главный узел их – Атырау, от которого веерообразно расходятся нефтепроводы. Через этот край проложены мощные транзитные газопроводы Средняя Азия-Центр и Бухара-Урал. Срединные области с севера на юг пересекает нефтепровод Омск-Павлодар-Шымкент-Чарджоу.

В Казахстане формируется Единая транспортная система. Важнейшая ее часть – всевозможные пути сообщения. 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: 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.

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.

Проведенное исследование указывает на то, что даже в условиях жестких бюджетных ограничений инвестиции в автотранспортную инфраструктуру являются обязательной составляющей государственной политики, поскольку способствуют ускоренному социально-экономическому развитию регионов.

Для решения существующих транспортных проблем в Республике Казахстан на государственном уровне принят ряд документов. В июне 2005 года постановлением Правительства Республики Казахстан 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 2016 году принята «Транспортная стратегия Республики Казахстан до 2020 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. 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.

Стратегия предполагает позиционирование Казахстана на мировом рынке в качестве и роли трансконтинентального экономического моста для взаимодействия европейской, азиатско-тихоокеанской и южно-азиатской экономических систем. При этом основной задачей является технологизация процессов перетока ресурсов в пространстве между Западом и Востоком (Европой и Азией). А на региональном уровне Казахстан позиционируется как современный сервисный центр. Используя имеющийся потенциал, Казахстан должен стать развитым сервисным центром региона по предоставлению широкого спектра услуг, отвечающих международным стандартам. Некоторые ожидаемые результаты реализации «Транспортной стратегии Республики Казахстан до 2020 года» представлены ниже.

- осуществление перехода транспортной системы на качественно новый уровень функционирования, формирование оптимальной транспортной сети. Органичная интеграция Казахстанского транспортного комплекса в мировую транспортную систему.

- создание сети транспортно-логистических центров интермодальных перевозок.

- снижение транспортной составляющей в стоимости конечной продукции и услуг до 6,9%, повышение конкурентоспособности экспорта. Доля транспорта в ВВП (без личных автомобилей) составит 7,9% (в 2016 году – 11%). С учетом реализации Стратегии индустриально-инновационного развития и перспектив территориального развития снижение грузоемкости экономики планируется до 5 т-км/долл. США ВВП;

- увеличение объемов транзита через территорию Республики Казахстан.

На сегодняшний день развивающиеся страны, преимущественно азиатские, производят примерно 60% мирового ВВП. Поскольку сейчас существует лишь одна мощная Транссибирская магистраль, проходящая через Россию в Европу, по которой Китай и другие страны Юго-Восточной Азии могут транспортировать грузы, то КНР заинтересована в строительстве более короткой, более эффективной и менее бюрократической железнодорожной ветки. Новый транспортный маршрут позволит осуществить транспортировку грузов не только из Китая, но и всей Юго-Восточной Азии через Китай и Казахстан на Запад. Для реализации китайского проекта потребуются многие годы, как для создания необходимой инфраструктуры, так и для решения

комплекса юридических вопросов. Отсутствие в Республике Казахстан транспортно - логистической инфраструктуры, отлаженной системы транспортно-экспедиционного обслуживания, основанной на принятой в мировой практике терминальной технологии грузодвижения, затрудняет процесс товарообмена, снижает эффективность использования подвижного состава транспорта, в целом отрицательно сказывается на развитии всего хозяйственного комплекса, не позволяя в полной мере использовать ее потенциал. Но 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. Построение современной транспортно-логистической инфраструктуры обеспечит интеграцию Казахстана в международную глобальную транспортно-логистическую систему «Западный Китай – Западная Европа». Этого можно добиться при использовании мультимодального контейнерного сервиса, обеспечивающего формирование и транспортировку транзитных потоков. Республика Казахстан является государством со стабильно развивающейся экономикой и демонстрирует последовательное укрепление показателей своей деятельности.

Список используемой литературы

1. Транспортные коридоры Республики Казахстан. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://365-tv.ru/index.php/analitika/kazakhstan/133-transportnyekoridory-respubliki-kazakhstan>
2. Тенденции и перспективы развития транспортно-логистической отрасли Казахстана. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://altai.kz/19187-transport-logistics-industry-kazakhstan.html>
3. Международные транспортные коридоры Казахстана. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://life-prog.ru/1_36603_tema-mezhdunarodnie-transportnie-koridori-kazahstana.html
4. О Концепции развития международных транспортных коридоров Республики Казахстан. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://adilet.zan.kz/rus/docs/P010000566>
5. Международные транспортные коридоры через Казахстан: неоднозначные выводы. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://total.kz/ru/news/ekonomika_sobitiya/mezhdunarodnie_transportni

e_koridori_cherez_kazahstan_neodnoznachnie_vivodi_date_2018_07_25_16_16_43

6. Программой по развитию транспортной инфраструктуры в Республике Казахстан. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [https:// adilet.zan.kz/rus/docs/kazahstana.html](https://adilet.zan.kz/rus/docs/kazahstana.html)

7. Международные транспортные коридоры Казахстана. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://life-prog.ru/1_36603_tema-mezhdunarodnie-transportnie-koridori-kazahstana.html

8. Международный транспортный коридор «Западный Китай – Западная Европа». [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://life-prog.ru.html>
ранспортные коридоры на территории Казахстана