

Министерство образования и науки Республики Казахстан

Инновационный Евразийский университет

Сарсенбаев Б.Т.

**«Развитие транспортной инфраструктуры
Павлодарской области»**

МАГИСТЕРСКАЯ ДИССЕРТАЦИЯ

специальность 6М050600 – «Экономика»

Павлодар 2015

Министерство образования и науки Республики Казахстан

Инновационный Евразийский университет

Департамент «Экономика и менеджмент»

«Допущен (а) к защите»

директор департамента

_____ **Ж.К. Алтайбаева**

МАГИСТЕРСКАЯ ДИССЕРТАЦИЯ

**На тему: «Развитие транспортной инфраструктуры
Павлодарской области»**

по специальности: 6М050600 - Экономика

**Магистрант
группы Эк (м)-202**

Б.Т. Сарсенбаев

**Научный руководитель,
к.э.н. , доцент**

С.Е. Кайдарова

Павлодар 2015

СОДЕРЖАНИЕ

	Введение	17
1	Теоретический аспект исследования транспортной инфраструктуры в Республике Казахстан	20
1.1	Сущность транспортной инфраструктуры республики Казахстан, ее роль и место в производственной инфраструктуре	20
1.2	Интеграция транспортно-логистической системы Республики Казахстан в международную транспортную систему	31
1.3	Зарубежный опыт управления транспортной инфраструктуры (на примере Австрии, Китая, Норвегии, США и России)	34
2	Анализ состояния и возможности транспортной инфраструктуры Павлодарской области	45
2.1	Современное состояние транспортной инфраструктуры	45
2.2	Анализ транспортной инфраструктуры и пассажирских перевозок Павлодарской области	52
2.3	Перспективы развития и стратегические задачи транспортной инфраструктуры	63
3	Совершенствование системы государственного регулирования транспортной инфраструктуры	68
3.1	Методы государственного регулирования транспортной инфраструктуры	68
3.2	Совершенствование механизма государственной поддержки и меры по привлечению инвестиций в транспортную инфраструктуру	72
3.3	Инновационное развитие транспортного комплекса как механизм по повышению эффективности развития	77
3.4	Инновационные изменения в системе управления автомобильными дорогами и железнодорожным транспортом	81
	Заключение	92
	Список использованных источников	96

ВВЕДЕНИЕ

Казахстан в процессе своего становления, как суверенное государство, поэтапно преодолевает трудный и противоречивый путь трансформации экономических отношений.

Последовательно осуществлена либерализация экономики – в настоящее время полностью демонтирована прежняя планово-распределительная система, сформирована рыночная инфраструктура, обеспечивающая свободное продвижение товаров и капитала, произошел процесс преобразования государственной собственности, открыт простор частному предпринимательству и инвестициям любой формы. Республика вышла на мировой рынок и встала на путь интеграции в мировое экономическое сообщество.

Как сказал Президент Казахстана Назарбаев Н.А. "Мы строим новое государство, новую рыночную экономику и новую демократию..." [1]. Одним из долгосрочных приоритетов страны определен экономический рост, базирующийся на рыночной экономике с высоким уровнем иностранных инвестиций.

Транспортная инфраструктура является связующим звеном между отраслями экономики и оказывает непосредственное влияние на уровень жизни населения и развитие промышленного производства.

Каким должно быть взаимодействие государства и экономики, государства и бизнеса? Общий ответ понятен – оптимальным, а оптимум подвижен, ибо зависит от стадии, на которой находится трансформируемая экономика, и приоритетности задач, которые выдвигаются на каждом этапе реформ. Проблема не в том, вмешиваться или нет государству в экономику, а в формах, инструментах и целях государственного вмешательства и, соответственно, его последствиях [2].

В условиях глобализации устойчивость развития экономики достигается при наличии адекватной национальной транспортно-коммуникационной системы. Всесторонний анализ сложившейся ситуации и путей развития транспортного комплекса в Республике Казахстан свидетельствует о необходимости дальнейшего реформирования с учетом снижения издержек транспортировки товаров и грузов по территории страны, улучшения качества транспортных услуг, предоставляемых населению, обеспечения безопасности и сохранности перевозимых грузов и пассажиров.

В рыночной экономике допустимо косвенное государственное регулирование – разработка законодательства и правовой базы бизнеса, бюджета, налогообложения, антиинфляционных, антикризисных и иных программ, поддержание отечественного предпринимательства и его конкурентоспособности, стимулирование экономического роста, финансовой стабильности, малого и среднего бизнеса.

Главная проблема для Казахстана в частности заключается не в усилении роли государственного регулирования, а в совершенствовании структуры,

качества и эффективности этих расходов и регулирования. Сила государства не в количестве затрачиваемых средств, а в качестве управления.

Транспортная инфраструктура многогранна и многолика, она объединяет в себе предприятия всех видов транспорта и коммуникаций, включая дорожную отрасль.

Транспортный комплекс представлен предприятиями: грузового и пассажирского автотранспорта, воздушным, трубопроводным, железнодорожным и речным транспортом.

Автомобильный транспорт, которым ежедневно пользуется абсолютное большинство населения, является более мобильным видом, обладает высокой маневренностью, способностью доставлять пассажиров непосредственно к местам проживания и работы, большой частотой движения и обеспечивает возможность использовать его для различных видов перевозок. В настоящее время автомобильному пассажирскому транспорту отводится еще большая роль. От ритмичности работы его зависит связь с государствами ближнего зарубежья, соседними областями Казахстана, областного центра с сельскими населенными пунктами, а также деятельность хозяйствующих субъектов всех отраслей, находящихся в регионе, организация досуга населения.

С получением Казахстана государственной независимости и переходом транспорта на рыночные принципы функционирования потребовалось адекватно пересмотреть устоявшиеся в бытность советского строя взгляды на роль транспорта в развитии экономики страны и осознать зарождение ряда принципиально новых проблем в области повышения качества и эффективности услуг транспорта и обеспечения уровня современным требованиям.

Автомобильный транспорт в сравнении с другими видами транспорта в наибольшей мере подвергся институциональным преобразованиям и интегрированию в развивающуюся рыночную экономику Казахстана.

Внутри автотранспортная и межтранспортная (преимущественно с железнодорожным транспортом) конкуренция, а также соревновательность с иностранными перевозчиками за освоение рынков услуг способствует самосохранению и определению самосовершенствованию транспортных систем.

К настоящему времени рыночные преобразования на автомобильном транспорте завершены. В результате здесь функционируют перевозчики всех форм собственности.

Благодаря демополизации и приватизации автотранспортных средств на рынке транспортных услуг, создались благоприятные условия для развития цивилизованной конкуренции между перевозчиками различных форм собственности.

Однако, новые экономические условия, способствующие усилению конкуренции и повышению на этой основе качества транспортного обслуживания, реализуются не полностью.

Либерализация экономики, направленная в последнее время на максимальное развитие рыночных отношений и развитие конкурентной среды в транспортной системе, создала реальные предпосылки дальнейшего

экономического роста. В Казахстане за эти годы сформировался адекватный росту экономики рынок транспортных услуг. Однако мощный потенциал транспортной системы, в том числе и возможности международного транзита через территорию Казахстана, используются пока недостаточно эффективно.

Все это приводит к необходимости выработки современной стратегии государства в сфере транспорта, основными приоритетами которой являются:

- формирование и развитие современной Национальной транспортной инфраструктуры;

- ускорение интеграционных процессов транспортного комплекса в международную транспортную систему и развитие транзитного потенциала страны;

- совершенствование государственного регулирования и развитие конкурентной среды.

Необходимость решения этих проблем как на государственном, так и на региональном уровне определило выбор темы настоящей диссертации, в которой делается анализ и рассматриваются перспективы развития транспортной инфраструктуры Павлодарской области.

1 Теоретический аспект исследования транспортной инфраструктуры в Республике Казахстан

1.1 Сущность транспортной инфраструктуры республики Казахстан, ее роль и место в производственной инфраструктуре

Автотранспортная отрасль является одной из важнейших отраслей народного хозяйства. Практически нет ни одного предприятия промышленности, строительства, сельского хозяйства, которые не пользовались бы услугами автотранспорта. Велика его роль в удовлетворении потребностей населения в перевозках.

Автотранспорт самый мобильный из всех существующих видов транспорта. Он не зависит от наличия магистральных дорог и с его помощью осуществляется повседневная транспортная связь между предприятиями, учреждениями, организациями, между ними и другими видами транспорта и т.д.

В 2013 была утверждена Государственная программа развития и интеграции инфраструктуры транспортной системы Республики Казахстан до 2020 года. Как сказал глава государства: «...Казахстан должен стать частью мировой транспортно-коммуникационной системы, что потребует от нас опережающего развития всей транспортной инфраструктуры страны. Необходимо создать сеть современных магистралей, позволяющих осуществить континентальный и трансконтинентальный транзит в направлениях Север-Юг и Запад-Восток» [3].

В условиях глобализации, учитывая обширность территории Казахстана, конкурентоспособность экономики и государства будет во многом зависеть от эффективной деятельности транспортно-коммуникационного комплекса. Залогом конкурентоспособности отечественных товаров и услуг и экономики в целом является высокотехнологичная транспортная инфраструктура, соответствующая государственной транспортной и транзитной политике.

Для дальнейшего развития транспортной инфраструктуры в республике Правительство Казахстана приняло Государственную программу развития и интеграции инфраструктуры транспортной системы Республики Казахстан до 2020 года. Целью данной Государственной программы является устойчивое опережающее развитие транспортной системы, способной своевременно реагировать на изменения и в полном объеме удовлетворять потребности экономики и населения в транспортных услугах. Реализация Стратегии осуществляется через разработку и реализацию отраслевых программ развития. В целом, совершенствование и развитие транспортной инфраструктуры происходит в тесной взаимосвязи с ключевыми направлениями международных перевозок, используя выгодное географическое расположение страны на стыке Европы и Азии [4].

Значение транспортной инфраструктуры в развитии торгового сотрудничества между странами - членами СНГ определено потребностями укрепления и развития экономических связей. Именно поэтому дорожники

стали инициаторами сохранения и развития исторически сложившихся связей внутри СНГ, создав в 1992 году Межгосударственный совет дорожников, который получил официальный статус межправительственного органа.

Строительство и реконструкция автомобильных дорог - одна из приоритетных задач отечественной экономики [5]. Известно, что нехватка современных автотрасс отрицательно сказывается на развитии целых регионов и экономики Казахстана в целом. Эта проблема стала более ощутимой на этапе перехода к рыночным отношениям, когда в стране появился частный сектор, была нарушена система централизованного снабжения, а либерализация внешнеторговой деятельности изменила саму структуру грузоперевозок, направления основных транспортных потоков.

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.

Находясь на стыке Европы и Азии, Казахстан обладает значительным транзитным потенциалом, предоставляя азиатским странам географически безальтернативную наземную транспортную связь с Россией и Европой. Растет привлекательность и транзитного потенциала воздушного пространства республики. Соседство с государствами, имеющими огромные рынки сбыта, делает развитие отечественной транспортной системы перспективным.

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

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

Выбор Казахстана в пользу рыночной экономики, сделанный в начале 90-х годов, и начавшиеся реформы существенно изменили условия работы транспорта и характер спроса на транспортные услуги.

В первое десятилетие осуществления реформ на транспорте были проведены базовые структурные и институциональные преобразования. Создана правовая основа транспортной отрасли, отвечающая новым социально-экономическим условиям. Разделены функции государственного управления и хозяйственной деятельности, создана адекватная рыночным условиям система государственного регулирования транспортной деятельности. В основном завершена приватизация на некоторых видах транспорта.

Структура организационно-правовых форм и количество транспортных предприятий по всем отраслям ежегодно изменяются. Это говорит о продолжающемся формировании оптимального рынка, регулируемого принципами конкуренции и реальным спросом на транспортные услуги.

Макроэкономическая ситуация на протяжении последних трех лет характеризовалась устойчивостью динамики основных показателей. Экономический рост был поддержан благоприятной ситуацией на мировом рынке сырьевых ресурсов, растущим спросом на товары казахстанского экспорта в результате подъема экономики в странах Европейского союза (далее – ЕС) и Китая. Также, определенный вклад в рост экономики внес ввод в действие новых производственных мощностей в рамках государственной программы индустриализации.

Воздействие факторов расширения внешнего и внутреннего потребительского спроса позволили обеспечить реальный рост внутреннего валового продукта.

Развитие транспортной инфраструктуры является одним из важнейших факторов экономического роста страны.

В послании Президента Республики Казахстан – лидера нации Н.А. Назарбаева народу Казахстана «Стратегия «Казахстан – 2050»: Новый политический курс состоявшегося государства» (далее – Стратегия «Казахстан – 2050») отмечено, что поставленная задача на предыдущем этапе социально-экономического развития республики была достигнута. За прошедшие годы было введено в строй несколько крупных стратегических объектов транспортной инфраструктуры.

В настоящее время в стране ведется активная работа по реформированию транспортного комплекса республики.

В целях ускорения интеграционных процессов казахстанского транспортного комплекса в международную транспортную систему и развития транзитного потенциала страны создана конкурентная среда оказания транспортных услуг. Транспортный сектор Казахстана развивается с учетом формирования отраслевых комплексов народного хозяйства республики (агропромышленного, топливно-энергетического, горно-металлургического, строительного и других), обеспечивая взаимосвязь отраслей экономики и регионов.

Вместе с тем, повышение экономического роста в стране требует опережающего развития услуг транспорта для удовлетворения растущего спроса на перевозки при увеличивающемся объеме произведенных товаров. Мировая практика показывает, что прирост промышленного производства на 1 % вызывает прирост объемов перевозок на 1,5 – 1,7 %.

Успешное решение стратегических задач по обеспечению устойчивого темпа экономического роста страны, ее безопасности и обороноспособности, рациональной интеграции в мировую экономику и, соответственно, вхождения в число 30-ти наиболее конкурентоспособных стран мира невозможно обеспечить без опережающих темпов развития инфраструктуры транспортной системы.

Транспортному комплексу республики, представленному железнодорожным, автомобильным, речным и воздушным видами транспорта, а также автомобильными и железными дорогами, судоходными путями,

отводится важнейшая роль в осуществлении межхозяйственных и межгосударственных связей.

Необходимо отметить, что в настоящее время формируется новая территориальная организация Казахстана. Это выражается, в первую очередь, в опережающем росте крупных городов – агломераций.

На современном этапе региональная политика Казахстана призвана обеспечить формирование благоприятных условий и факторов для наращивания внутренней и внешней конкурентоспособности регионов, территориальной концентрации ресурсов труда и капитала в центрах экономического роста, повышения региональной занятости и качества жизни жителей республики.

Регион может быть конкурентоспособным только тогда, когда он создает действующим или новым предприятиям условия, которые способствуют реализации и повышению их рыночной конкурентоспособности. Причем регион должен быть привлекательным не только для предприятий, но и для населения, являющегося одним из важнейших ресурсов.

Одной из ключевых задач, влияющих на деловой и инвестиционный климат в регионе, являются развитие и поддержание транспортной инфраструктуры, и снятие на этой основе имеющихся ограничений для развития отдельных предприятий и производств.

Растущий спрос на качественные транспортные услуги удовлетворяется неполностью из-за недостаточного уровня технического развития транспортной системы и отставания в области транспортных технологий.

Значительный рост объемов всех перевозок, в том числе связанных с экспортом угля, нефтеналивных грузов, металлопродукции, продукции химической и нефтехимической промышленности, других грузов, сдерживается недостаточной пропускной способностью.

Возможности увеличения валового национального продукта за счет экспорта транспортных услуг реализуются неполностью, поскольку положение отечественных перевозчиков на мировом рынке транспортных услуг не отвечает их реальным возможностям и не до конца используется транзитный потенциал республики.

На фоне роста спроса на транспортные услуги и еще более значительного его увеличения в прогнозной перспективе в транспортной системе в целом и отдельных ее подотраслях сохраняется ряд нерешенных внутренних проблем.

Не получили должного развития начатые в последние годы институциональные и структурные преобразования в транспортной отрасли. Необходимо их последовательное завершение в целях создания стабильных условий для дальнейшего развития рыночных отношений в данном секторе экономики [6].

В настоящее время эксплуатационная длина железных дорог Казахстана составляет 14,8 тыс. км, в том числе двухпутных линий – 4,9 тыс. км (33 %), электрифицированных линий – 4,2 тыс. км (28 %).

По итогам 2014 года, доля железнодорожного транспорта в общем грузообороте страны составила около 43,9 %, но доля в перевозке груза составила около 7,5 %. Дополнительно, доля железнодорожного транспорта в общем пассажирообороте страны составила 9,5 %.

За годы независимости Казахстана построены железнодорожные линии «Аксу – Дегелен», «Хромтау – Алтынсарин», «Шар – Усть-Каменогорск», «Узень – государственная граница с Туркменистаном» и «Жетыген – Коргас», общей протяженностью 1182 км.

В рамках создания отечественного транспортного машиностроения завершены строительства заводов по выпуску магистральных тепловозов, грузовых вагонов, пассажирских вагонов «Тальго» и завода по производству современных электровозов по технологии компании «Альстом». Реализован проект по модернизации цеха вагонного литья на базе АО «Востокмашзавод», открыт цех по сборке маневровых тепловозов на базе Шуского локомотиворемонтного завода. В настоящее время ведется строительство рельсобалочного завода в г. Актобе.

В стране осуществляются мероприятия по реформированию железнодорожной отрасли, которое направлено на повышение эффективности и качества услуг путем либерализации и вовлечения частной инициативы и инвестиций.

В ходе проведения реформ было осуществлено следующее:

- 1) выделены непрофильные виды хозяйственной деятельности и социально-бытовые активы, такие как школы и больницы, и переданы местным органам власти;
- 2) выделены ремонтные предприятия в конкурентный сектор;
- 3) осуществлено организационное и финансовое разделение пассажирских и грузовых перевозок;
- 4) начато государственное субсидирование пассажирских перевозок;
- 5) созданы условия для развития рынка операторов вагонов.

В целях достижения единых принципов эксплуатации вагонов и равных условий осуществления деятельности с частными операторами вагонов проведена работа по переводу инвентарного парка грузовых вагонов в частный и выведению вагонной составляющей за перевозку грузов из-под государственного регулирования.

Сегодняшний рынок операторских услуг представлен большим перечнем как казахстанских участников, так и операторов других стран. При этом значительную долю перевозок начинают занимать крупные российские операторы вагонов.

При этом не казахстанский парк вагонов, представленный в основном частными рыночно ориентированными компаниями, задействован в более доходных сегментах рынка.

Несмотря на это АО «Қазтеміртранс» включено в Государственный реестр субъектов рынка, занимающих доминирующее или монопольное положение

(по видам деятельности: услуги оператора платформ, услуги оператора крытых вагонов), и лишено возможности применять гибкую тарифную политику и конкурировать с другими компаниями, в том числе зарубежными.

В этой связи, несмотря на очевидное расширение границ рынка с учетом единого Таможенного союза, принципиальных изменений в регуляторной модели отрасли не произошло.

Также практика деятельности частных пассажирских перевозчиков выявила ряд недостатков существующих условий доступа частного бизнеса на рынок перевозок пассажиров железнодорожным транспортом. Одним из таких недостатков является краткосрочность права осуществления пассажирских перевозок, которая не позволяет включать в договор между частным перевозчиком и государством обязательства по приобретению собственного подвижного состава, развитию инфраструктуры.

Стратегия «Казахстан – 2050» предусматривает развитие инфраструктуры с выходом за пределы страны и создание инфраструктурных центров внутри государства. При этом особое внимание уделяется развитию транзитных перевозок, которое невозможно без трансформации культуры субъекта монополии, ориентированного на производство и издержки к культуре перевозчика, поставщика высококачественных услуг, ориентированного на клиента.

Железнодорожный транспорт для Республики Казахстан имеет стратегическое значение. Географические условия Казахстана (отсутствие прямого выхода к морю, наличие судоходных рек), обширность территории, сырьевая структура производства и размещение производительных сил, неразвитость автодорожной инфраструктуры делают роль железнодорожного транспорта в экономике страны чрезвычайно важной.

В свете реализации стратегической инициативы Главы государства по становлению Казахстана крупнейшим деловым транзитным региональным хабом ключевая роль приходится на железнодорожный транспорт и инфраструктуру, так как большинство транзитных грузов по территории Республики Казахстан приходится на железнодорожный транспорт[6].

Кроме того, существует ряд проблем железнодорожной отрасли, к которым относятся:

- 1) высокий уровень износа железнодорожной инфраструктуры;
- 2) высокий уровень износа пассажирских и грузовых вагонов, а также локомотивов;
- 3) несоответствие железнодорожных вокзалов требованиям национальных стандартов;
- 4) прогнозная нехватка квалифицированных кадров;
- 5) перекрестное субсидирование пассажирских перевозок за счет грузовых и низкодоходных за счет высокодоходных;
- 6) несовершенная институциональная структура отрасли;
- 7) отсутствие четкой ответственности участников перевозочного процесса за сохранность грузового подвижного состава.

Автомобильные дороги

Протяженность автомобильных дорог Республики Казахстан составляют 128,3 тыс. км, из которых более 97,4 тыс. км автодороги общего пользования, в том числе 23,5 тыс. км республиканского значения и 73,9 тыс. км областного и районного значения. По оценке Всемирного Банка текущая стоимость республиканской дорожной сети составляет приблизительно 109,7 млрд. долларов США или 54 % от ВВП 2012 года.

Ежегодно в автодорожном секторе прямо задействованы более 50 тыс. человек, в том числе: на проектах строительства и реконструкции – более 43 тыс. человек; на проектах ремонта и эксплуатации – 7 тыс. человек.

С 2001 года на восстановление и эксплуатацию автомобильных дорог общего пользования инвестировано 1453,7 млрд. тенге, из них 75 % на дороги республиканского значения.

Соотношение затрат развития к эксплуатации составили 62 % на 38 % соответственно. В то время как для республиканской дорожной сети 83 % всего финансирования были направлены на развитие и реабилитацию международных транспортных коридоров и только 17 % на эксплуатацию и ремонт. Прямо противоположное соотношение на местном уровне, существенно преобладают эксплуатационные расходы (76 %).

Стоит заметить что, начиная с 2007 года, существенно (в 3,5 раза) увеличилось финансирование местной сети за счет целевых трансфертов из республиканского бюджета.

С 2001 по 2013 годы ремонтными работами охвачено 45,2 тыс. км автодорог общего пользования, из них полностью восстановлено 14,8 тыс. км, что привело к улучшению состояния автодорог общего пользования на 31 %. Вместе с тем, за этот период чуть более четверти местной сети подвергнуто ремонтно-восстановительным работам и 81 % выполненных работ приходится на последние шесть лет интенсивного финансирования.

С улучшением состояния дорог и увеличением автотранспортных средств (далее – АТС) интенсивность движения на автодорогах увеличилась в два раза по сравнению с 2001 годом. Среднесуточная интенсивность на всей сети дорог республиканского значения составляет 91 тыс. автомобилей в сутки. Загруженность транспортных коридоров I и II технической категории варьируется от 2,2 тыс. до 5,8 тыс. автомобилей в сутки.

В настоящее время, транспортно-эксплуатационное состояние автомобильных дорог общего пользования следующее: в хорошем техническом состоянии – 20 %, удовлетворительном – 47 % и неудовлетворительном – 33 %.

Также состояние дорог отражается на международных рейтингах конкурентоспособности страны. Положительные сдвиги в последние годы, позволили, впервые за семь лет изменить отрицательный тренд фактора «Качество дорог» и улучшить данный индикатор.

Система государственного регулирования развития дорожного сектора нацелена прежде всего на совершенствование институциональной среды посредством аутсорсинга в частный сектор не свойственных государственным

органам функций и задач, повышения автоматизации и информатизации процессов управления дорожными активами, децентрализации прав и необходимых ресурсов для принятия решений на региональном уровне с сохранением вертикали власти и повышением исполнительной дисциплины и порядка.

В настоящее время в дорожном секторе наблюдаются объективные тенденции, которые требуют принципиальных изменений в работе дорожной отрасли. В число таких тенденций входят:

1) принципиально новый подход к развитию дорожной инфраструктуры, которая должна расширять возможности экономического роста, интегрировать национальную экономику в глобальную среду, а также двигаться в регионы внутри страны;

2) ускоренное старение дорожных инфраструктур, следствие роста интенсивности движения и, особенно, движения тяжелого автотранспорта. В условиях износа дорожной инфраструктуры инвестиционные приоритеты строительства дорог и расширения сети дорог постепенно будут смещаться на ее содержание, ремонт и эксплуатацию существующей инфраструктуры для повышения ее технических характеристик;

3) постоянный рост потребности в ресурсах на дорожную инфраструктуру из-за увеличения интенсивности движения на дорогах, повышения требований общества к качеству дорог и придорожного сервиса и соответственно роста издержек;

4) наращивание управленческого опыта, который выражается в повышении производительности и результативности, а также необходимости в прозрачной отчетности дорожной отрасли перед обществом за расходованием бюджетных средств и внедрение стиля управления, присущего частному сектору;

5) в условиях рыночной экономики дорожная отрасль может управляться как бизнес. Концепция подобного управления получила название «Управление дорожными активами», доказывая, что в условиях рыночной экономики, дорожная отрасль может противостоять объективным тенденциям и, главное, отвечать ожиданиям общества относительно качества дорожных активов.

Автомобильный транспорт

В настоящее время в Республике Казахстан зарегистрировано более 4,2 млн. АТС, в том числе 3,6 млн. легковых автомобилей, 429 тыс. грузовых и специальных автомобилей и порядка 97 тыс. автобусов, которые осуществляют деятельность в 34 автовокзалах и 138 автостанциях.

Автомобильный транспорт является самым мобильным видом транспорта, на долю перевозок пассажира и груза которого приходится 99 % и 86 % от перевозимых объемов всеми видами транспорта, соответственно. Однако по итогам 2014 года, доля автомобильного транспорта в общем пассажирообороте и грузообороте страны составила около 86 % и 31 %, соответственно.

На сегодняшний день 76 % населенных пунктов с численностью более 100 чел. охвачено регулярными автобусными маршрутами.

По регулярным пассажирским автобусным перевозкам за последние десятилетия сформирована маршрутная сеть на международных, межобластных, внутриобластных и городских маршрутах. По итогам проведенного в 2013 году социологического исследования уровень удовлетворенности населения качеством пассажирских перевозок автомобильным транспортом составил 64,6 %.

За последние годы наблюдается тенденция увеличения официальных перевозчиков такси. В этой связи, для развития таксомоторных перевозок в городах республики требуется строительство оборудованных стоянок такси в количестве, превышающем 1000 единиц по всей республике.

Для работы казахстанских автоперевозчиков на международном рынке создана правовая база на основе 59 международных договоров, из которых 40 двусторонние и 19 многосторонние.

Международные перевозки грузов осуществляют около 3 тыс. компаний с парком более 12 тыс. АТС.

Для удовлетворения потребностей казахстанских перевозчиков ежегодно производится обмен бланками разрешений с компетентными органами транспорта порядка 40 иностранных государств.

Развитие отрасли автомобильного транспорта оказывает влияние на мобильность населения и бизнес-процессов, что позитивно отражается в целом на социально-экономическом развитии страны.

Около 60 % (более 2 млн.) автомобилей находятся в эксплуатации свыше 12 лет и по западным стандартам являются устаревшими. Более 70 % парка АТС имеют срок эксплуатации свыше 7 лет, в т.ч. свыше 500 тыс. эксплуатируются сроком более 20 лет.

К основным проблемам автомобильного транспорта можно отнести следующее:

1) ни один из существующих автовокзалов и автостанций не соответствуют установленным требованиям и стандартам;

2) не развиты автоматизированные информационные системы, позволяющие осуществлять электронное билетирование и диспетчеризацию пассажирских перевозок посредством современных телекоммуникационных и спутниковых систем;

3) не во всех регионах и не в полной мере осуществляется субсидирование социально значимых регулярных пассажирских внутриобластных (городских) перевозок;

4) высокий уровень нелегальных перевозчиков такси;

5) не развитая инфраструктура стоянок такси и сервисное обслуживание, что отражается на качестве обслуживания населения;

6) низкая доля отечественных перевозчиков на рынке международных автотранспортных услуг.

Водный транспорт

В настоящее время береговая транспортная инфраструктура Казахстана на Каспийском море включает два действующих морских порта – Актау и Баутино.

При этом порт Актау задействован в перевалке грузов в экспортном сообщении, его доля в обеспечении грузовых перевозок в Каспийском бассейне составляет 25 %. Порт Баутино специализируется как база поддержки морских нефтяных операций. Существующие портовые мощности позволяют увеличить объем перевалки грузов в экспортном и транзитном направлении.

Основную номенклатуру грузов, ежегодно переваливаемых через морские порты, составляют нефть, металл, зерно, контейнера, каменная порода и другие грузы.

На рынке морских перевозок в Каспийском бассейне самый мощный флот принадлежит Азербайджану. Казахстан имеет лишь 8 танкеров грузоподъемностью 12-13 тыс. тонн, что составляет 5 % от общего тоннажа на Каспии. При этом отечественными танкерами транспортируется более 80 % нефти из общего объема, переваливаемой через порт Актау.

Средний возраст судов, используемых в казахстанском секторе Каспийского моря (далее – КСКМ) составляет 13-15 лет.

В силу краткосрочности работ и жесткой конкуренции, при котором существенным условием являются ставка фрахта, предприятия оперирующие в КСКМ, привержены привлекать иностранные суда, вместо того чтобы строить новые.

В настоящее время в КСКМ оперируют 266 судов сервисного флота, из них 185 судов принадлежат иностранным компаниям и 81 – отечественным.

Сервисные услуги данным судам оказываются судоремонтными базами, судоремонтным заводом Мангистауской области и заводом Сага Аташ. При этом данные судоверфи имеют возможность ремонта только судов весом до 600 тонн и в силу того, что судовладельцы отправляют на ремонт суда в основном в зимний период, данные судоремонтные мощности могут обеспечить только 30 % из имеющейся потребности.

В результате отсутствия на Каспии сухогрузного флота и паромных судов под флагом Казахстана экспортные объемы генеральных грузов из порта Актау вывозятся судоходными компаниями прикаспийских государств. Ежегодная упущенная выгода Казахстана составляет около 6,8 млрд. тенге.

Казахстанские экспортеры и импортеры заключают экспортно-импортные контракты на условиях, при которых право выбора грузоперевозчика принадлежит их иностранным партнерам. С учетом того, что иностранные партнеры преимущественно загружают свои судоходные компании, происходит переориентация транспортировки внешнеторговых грузов Казахстана от национального морского перевозчика.

В настоящее время речное судоходство осуществляется в бассейнах рек Иртыш, Урал, Кигач, Ишим, Или, Капчагайском водохранилище и озере Балхаш. Общая протяженность эксплуатируемых участков водных путей

составляет 4 108,5 км, из которых на 4 040,5 км реализуются мероприятия, связанные с обеспечением безопасности судоходства.

Перевозки пассажиров и грузов осуществляют частные судовладельцы, имеющие 659 судов, из которых 248 находятся в запрещенном к эксплуатации состоянии.

За последние 5 лет объем пассажирских перевозок речным транспортом увеличился почти в 6 раз и достиг до 217,7 тыс. человек, грузоперевозок в 1,5 раза, до 1,2 млн. тонн грузов.

Развитие водного транспорта страны оказывает влияние на создание дополнительного экспортного и транзитного маршрута транспортировки грузов, выход казахстанских товаров на мировые рынки и создание дополнительных рабочих мест в данной отрасли.

К основным проблемам водного транспорта можно отнести следующее:

- 1) отсутствие возможности гибкого тарифообразования;
- 2) высокий уровень износа государственного технического флота;
- 3) развитие отечественных судостроительных судоремонтных предприятий;
- 4) развитие береговой инфраструктуры и использованию судов с грузоподъемностью выше 1 тыс. тонн;
- 5) оснащение органа контроля на водном транспорте служебно-разъездными катерами;
- 6) не соответствие образовательной системы международным требованиям, что влечет нехватку квалифицированных кадров.

Гражданская авиация

В настоящее время в Казахстане зарегистрировано 56 авиакомпаний, из них 5 авиакомпаний задействованы на регулярных перевозках (84 % воздушные суда западного производства), 20 осуществляют нерегулярные перевозки (60 % воздушные суда западного производства), 3 авиакомпании по грузовым перевозкам (20 % воздушные суда западного производства), 28 эксплуатантов, выполняют авиационные работы (7 % воздушные суда западного производства).

Число перевезенных пассажиров авиакомпаниями Республики Казахстан в 2014 году по сравнению с 2013 годом увеличилось на 10 %, достигнув 5,4 млн. человек. В 2014 году аэропортами Республики Казахстан обслужено более 5,4 млн. пассажиров. По итогам 2014 года, перевозка грузов воздушным путем составила 19,6 тыс. тонн.

Доходы отрасли гражданской авиации в 2012 году составили 313 млрд. тенге или 1 % от валового внутреннего продукта Республики Казахстан. Рост по отношению к доходам 2011 года составил 20 %.

Численность занятого населения в отрасли гражданской авиации составляет порядка 16 500 человек.

В республике действуют 20 аэропортов. На сегодня из 15 аэропортов, допущенных к обслуживанию международных рейсов, 11 категоризованы по

стандартам Международной организации гражданской авиации (International Civil Aviation Organization (ICAO), далее – ИКАО):

- аэропорты городов Астана и Алматы по IIIA и IIIB категориям ИКАО;
- аэропорт города Атырау по II категории ИКАО;
- аэропорты городов Павлодар, Шымкент, Караганда, Жезказган, Актобе, Усть-Каменогорск, Кызылорда, Актау по I категории ИКАО.

Общее количество воздушных трасс Республики Казахстан – 88, при этом протяженность составляет – 80718 км. Общее количество воздушных коридоров на границе с сопредельными государствами – 71.

Так, в текущем году начата проверка авиакомпаний и воздушных судов совместно с Бюро технического сотрудничества ИКАО.

На 2015 год для авиакомпаний, выполняющих перевозки пассажиров на регулярных рейсах запланированы мероприятия по прохождению аудита безопасности полетов (IATA Operational Safety Audit – IOSA) по рекомендации Международной ассоциации воздушного транспорта.

Анализ действующей политики государственного регулирования развития отрасли гражданской авиации для приведения в соответствии с международными требованиями определила ряд мероприятий, кроме вышеуказанных, необходимых для реализации.

С целью оценки на соответствие национального законодательства и организационной структуры уполномоченного органа в сфере гражданской авиации и процедур требованиям ИКАО проведена экспертиза законодательства в сфере гражданской авиации, по результатам которой внесены 80 поправок в действующее законодательство Республики Казахстан.

К основным проблемам отрасли гражданской авиации можно отнести:

- 1) слабое техническое оснащение и износ наземной инфраструктуры аэропортов (50 %);
- 2) устаревший парк воздушных судов;
- 3) малое количество действующих аэродромов местных воздушных линий;
- 4) недостаточной оснащенностью аэродромов точными системами захода на посадку и визуальными средствами, обеспечивающими эксплуатацию в сложных метеоусловиях;
- 5) значительный износ спецтехники, светосигнального оборудования и оборудования электроснабжения, коммуникаций;
- 6) отсутствие необходимого уровня оснащенности авиатранспортной инфраструктуры наземной техникой, грузовыми складами и терминалами;
- 7) острая нехватка квалифицированных кадров.

1.2 Интеграция транспортно-логистической системы Республики Казахстан в международную транспортную систему

Общий товарооборот Республики Казахстан со всеми странами мира в 2013 году по сравнению с 2010 годом вырос на 50 % и составил 136,8 млрд. долларов.

Объем экспортных грузоперевозок в 2013 году составил 102 млн. тонн (за исключением трубопроводного транспорта), при этом объем импортных грузоперевозок – 25,9 млн. тонн.

Основные грузоперевозки в экспортном сообщении осуществлялись в Россию – 52 %, страны Европы – 14 %, Китай – 12 %, страны Центральной Азии – 10 % и Иран – 4 %.

В импортном сообщении на Россию пришлось 43,8 %, Китай – 12,1 % и страны Центральной Азии – 9,5 %.

Общий объем транзитных грузов через Казахстан в 2013 году составил 17,8 млн. тонн, объем доходов, от которых составил свыше 1 млрд. долл. США. При этом, большинство транзитных грузов приходится на железнодорожный транспорт – 16,3 млн. тонн, остальное на автомобильный – 1,46 млн. тонн и водный транспорт – 0,16 млн. тонн.

Основную долю в структуре транзитных перевозок по странам отправления занимает Россия, доля которой составила 50 % в 2013 году. На Китай приходится 15 % от общего объема транзитных грузов и на Узбекистан порядка 9 %.

Основными странами назначения транзитных грузопотоков по Казахстану являются страны Центральной Азии – 87 % (Узбекистан – 36 %, Кыргызстан – 19 %, Афганистан – 13 %, Таджикистан – 11 %, Туркменистан – 8 %), в то время как на Россию и Китай приходится по 5 %.

Предпосылки по увеличению транзита через Казахстан. Положение Казахстана между крупнейшими торговыми партнерами Китаем и странами ЕС диктует главный вызов для развития транспортно-логистической системы страны. В 2013 году объем торговли между Китайской Народной Республикой и ЕС составил 567,2 млрд. долларов, объем перевозок – 12,6 млн. двадцатифутового эквивалента. При этом доля Казахстана в обеспечении транзита этого объема занимает менее половины процента, а подавляющая часть импорта из Китая в ЕС следует по морю через Суэцкий канал.

Экономический рост Китая в последние годы смещается из восточных в западные и центральные провинции Китая, которые тяготеют к железнодорожным перевозкам через территорию Казахстана. В соответствии с программой развития западного Китая «China Western Development planning 2011-2015» в развитие западных и центральных регионов Китая предполагается инвестировать до 1 трлн. долларов США.

Ускоренное развитие западных провинций Китая будет способствовать увеличению грузопотока через Казахстан.

Создание Таможенного союза и формирование Единого экономического пространства внесет существенный вклад в создание эффективного транспортного коридора, соединяющего Китай с Европой, путем упрощения процесса пересечения границ, поскольку предусматривает пересечение таможенной границы стран Единого экономического пространства только в двух местах – на границах с Китаем и странами ЕС.

По прогнозам экспертов объем внешней торговли Китай – Европейский Союз к 2020 году увеличится с 567,2 до 781 млрд. долларов. При этом доля грузоперевозок Китай – Европа увеличится со 117 млн. до 170 млн. тонн.

С учетом указанных факторов потенциальный объем транзитного грузопотока через Казахстан (через Достык и Хоргос) может составить до 8 % от общего товарооборота Китай – ЕС – Китай.

Уровень развития транспортной логистики в Казахстане. По итогам проведенных в 2012 году Всемирным Банком исследований мировой логистики, логистическая система Казахстана заняла в общем списке индекса эффективности логистики (LPI) 86 место из 155 стран.

Снижение рейтинга Казахстана произошло в основном в связи с понижением подиндикаторов «Качество инфраструктуры» (79 место), «Простота организации международных поставок товаров» (92 место) и «Соблюдение сроков доставки» (132 место). Негативным образом на возможностях увеличения транзитных и экспортных грузопотоков сказывается недостаточная эффективность таможенных пунктов пропуска (73 место), снижающая скорость и предсказуемость сроков прохождения грузами границы.

Транспортные коридоры Казахстана

В настоящее время в Казахстане сформированы и функционируют следующие 5 международных транспортных коридоров:

1) Северный коридор Трансзиатской железнодорожной магистрали (ТАЖМ)

Связывает Казахстан с Западной Европой и Китаем, Корейским полуостровом и Японией через Россию (на участке Достык/Хоргос – Актогай – Саяк – Мойнты – Астана – Петропавловск (Пресногорьковская);

2) Южный коридор ТАЖМ

Данный коридор проходит по следующим маршрутам: Юго-Восточная Европа – Китай и Юго-Восточная Азия через Турцию, Иран, страны Центральной Азии (на участке Достык/Хоргос – Актогай – Алматы – Шу – Арысь – Сарыагаш);

3) ТРАСЕКА

Связывает Восточную Европу с Центральной Азией через Черное море, Кавказ и Каспийское море (на участке Достык/Хоргос – Алматы – Актау, в том числе через перспективный спрямляющий железнодорожный маршрут Жезказган – Бейнеу, а также Ахалкалаки (Грузия) – Карс (Турция);

4) Север – Юг

Пролегает в Северную Европу из стран Персидского залива через Россию и Иран с участием Казахстана на участках: морской порт Актау – регионы Урала России и Актау – Атырау, а также через новую железнодорожную линию Узень – Берекет (Туркменистан) – Горган (Иран);

5) Центральный коридор ТАЖМ

Имеет важное значение для региональных транзитных перевозок по направлению Сарыагаш – Арысь – Кандагач – Озинки и далее в Северо-

Западную Европу.

На автомобильных дорогах Республики Казахстан сложились шесть основных направлений – автотранспортных коридоров:

- 1) Ташкент – Шымкент – Тараз – Бишкек – Алматы – Хоргос;
- 2) Шымкент – Кызылорда – Актобе – Уральск – Самара;
- 3) Алматы – Караганда – Астана – Петропавловск;
- 4) Астрахань – Атырау – Актау – гр. Туркменистана;
- 5) Омск – Павлодар – Семипалатинск – Майкапшагай;
- 6) Астана – Костанай – Челябинск – Екатеринбург.

Необходимо отметить, что система транспортной логистики в Республике функционирует лишь технически, детальное законодательное обеспечение со стороны законодательных актов на сегодняшний день отсутствует.

Дополнительно, действующее право и законодательство Республики Казахстан (Закон [«О транспорте в Республике Казахстан»](#), Закон [«О железнодорожном транспорте в Республике Казахстан»](#), [Таможенный кодекс](#) Республики Казахстан) содержат положения, регламентирующие вопросы транзита и транспортной логистики, однако, требуется внесение ряда изменений и дополнений в законодательные акты.

Реализация транзитного и экспортного потенциала Казахстана, а также поддержание экономического роста требуют от транспортно-логистической системы высокой интеграции в ключевые международные транспортные коридоры, в том числе и для влияния на распределение грузопотоков, высокой скорости, своевременности, доступности и надежности перевозки, а также удобства пользования транспортными услугами.

Ключевыми проблемами транспортно-логистической системы являются:

- 1) непопулярность казахстанских коридоров, в результате чего основной объем транзитных грузов между Китаем и ЕС уходит в обход Казахстана;
- 2) отсутствие системного управления коридорами и их инфраструктурная неразвитость;
- 3) низкий уровень логистического сервиса;
- 4) отсутствие собственных внешних терминальных сетей за пределами Казахстана;
- 5) институциональные ограничения в системе управления;
- 6) недостаточная эффективность административных процедур для проведения экспортных, импортных и транзитных операций.

1.3 Зарубежный опыт управления транспортной инфраструктурой (на примере Австрии, Китая, Норвегии, США и России)

Мировые тенденции развития. Ориентация на интересы потребителей, многовариантность предлагаемых услуг расширяют рыночные возможности транспортной отрасли.

Потребности мировой экономики в совершенствовании транспортных процессов, в дальнейшем развитии высокотехнологичных, высокоинтегрированных схем перевозок с гарантированной сохранностью

грузов и соблюдением строго ритмичных поставок продолжают оказывать воздействие на развитие транспорта в передовых странах мира.

Прогнозы развития мировой экономики свидетельствуют о том, что в начале нового столетия треугольник США – Европа – Дальний Восток превратится в место сосредоточения основных финансовых и товарных потоков мира.

Общий объем товарной массы, перевозимой по направлениям Европа - Юго-Восточная и Восточная Азия, международными аналитическими центрами оценивается в 330-400 млрд. долларов США. Из этого объема к российским и казахстанским коммуникациям тяготеет до 20%.

В условиях глобализации устойчивость развития экономики достигается при наличии адекватной национальной транспортно-коммуникационной системы.

Мультимодальные перевозки, превращающие конкурирующие виды транспорта во взаимодействующие и предоставляющие разносторонний и первоклассный сервис, в большинстве стран возведены в ранг государственной политики [7]. Кроме того, одним из следствий глобализации мировой экономики являются слияние национальных транспортных компаний на транснациональной основе, создание ассоциаций и совместных транспортно-экспедиционных предприятий различных государств.

Реализация международных транспортных проектов в перспективе будет идти в условиях формирования альтернативных коридоров и усиления конкуренции за транзит. Наблюдаются, увеличение доли контейнерных грузов, повышение конкуренции наземного транспорта с морским.

Базовым маршрутом широтного евроазиатского направления является Транссибирская железнодорожная магистраль. Ее использование для перевозок транзитных грузов обеспечивает существенное сокращение сроков их доставки между Азиатско-Тихоокеанским регионом и Европой. Это достигается за счет значительно меньшей протяженности маршрута по сравнению с южным морским путем вокруг евразийского континента. В современном состоянии к Транссибирской магистрали тяготеют потоки транзитных контейнеров в объеме до 260-300 тыс. единиц в год [8].

Все шире задействуется в международном сообщении автомобильный транспорт как самостоятельно, так и в тесной кооперации с другими видами транспорта в рамках интермодальных перевозок. Этот вид транспорта адекватно реагирует на изменения спроса, который в свою очередь зависит от состояния экономики, социального положения населения. В странах Запада доля автотранспорта в транспортном балансе растет пропорционально увеличению валового внутреннего продукта. В США за последние 25 лет грузооборот на внутренних перевозках увеличился вдвое. Сходные тенденции наблюдаются в Западной Европе, где общий грузооборот за этот же период также увеличился примерно в два раза благодаря динамичному развитию автомобильного транспорта [9].

Все большее количество перевозок контейнеризованных грузов осуществляется на основе сотрудничества железнодорожного и автомобильного транспорта за счет использования дополнительных взаимовыгодных возможностей того или другого транспорта. В целом же по Западной Европе грузооборот на автомобильном транспорте в 4 раза превышает железнодорожный.

В связи с более высокой себестоимостью автомобильных перевозок в Западной Европе по сравнению с США в настоящее время разрабатывается новая система взимания плат и сборов на дорогах с возможностью предварительной калькуляции будущих затрат. В результате будут созданы условия для совершенствования дорожной инфраструктуры, развития новых прогрессивных технологий и способов перевозки [10].

В 90-х годах происходила стабилизация (от тенденций падения) роли железнодорожного транспорта в связи с введением интермодальных схем перевозки. Кроме того, отрасль получает возможность для роста на недостаточно освоенных пространствах Евразии. Наиболее значимыми проектами являются трансконтинентальные трассы, соединяющие Европу с Тихоокеанским регионом. Выгодное геополитическое положение способствует росту экономических возможностей страны за счет наращивания транзитного потенциала.

В условиях, когда к транспорту предъявляются все более жесткие требования, особенно к срокам доставки, конкуренция других видов транспорта – автомобильного и железнодорожного – способствует ограничению роли внутренних водных сообщений.

Государства из-за высокой стоимости значительных транспортных проектов неспособны сегодня выступать в роли стратегических инвесторов. Их задачей становится создание благоприятных экономических условий для реализации проектов, привлечение частных инвесторов и подрядчиков, гарантирование. В области инвестирования происходит переход на использование схемы “строительство – оперирование – передача”.

Прослеживается зависимость показателей, характеризующих социальные стороны жизни населения, от уровня развития дорожной сети. Международные исследования проблем младенческой смертности, инфекционных заболеваний показывают, что увеличение транспортной доступности внутри региона практически на 40-50% снижает данные показатели [11].

За последние годы транспортная ситуация изменилась принципиально: выросли объемы перевозок, нагрузки на ось транспортных средств, интенсивность движения. В настоящее время особое значение приобретают новые технологии, применяемые в дорожном строительстве, способные повысить эффективность государственных инвестиций. Увеличение объемов дорожных работ обязательно должно быть сопряжено с ростом применения инновационных решений в части новых технологий и дорожно-строительных материалов.

При строительстве первого автобана «Астана-Щучинск» применена

германская технология строительства дорог из цементобетона на 96 км и американский опыт по устройству покрытия из щебеночно-мастичного асфальтобетона на 128 км. Данные технологии применяются в указанных странах в течение нескольких лет и хорошо зарекомендовали себя в период эксплуатации. Также на примере опыта зарубежных стран как Германия, Австрия, США, Канада, Китай, Корея стали широко применяться геосинтетические материалы, стабилизирующие конструктивные слои земляного полотна и дорожной одежды.

Отечественный и зарубежный опыт свидетельствует о том, что организация реверсивного движения транспортных средств на автомобильных дорогах не приносит ощутимого и значительного эффекта в увеличении пропускной способности. Что касается ограничения на движение большегрузных транспортных средства в дневное время, то на дорогах общего пользования, в целях сохранности дорожного покрытия, возможно применение ограничения в летнее время, в период высоких температур с июня по август месяцы.

Государственной службой дорожного хозяйства Министерства транспорта Российской Федерации разработана форма договора о передаче функций государственного заказчика заказчику-застройщику. Указанный договор ранее был заключен с ГУ «Управлением автомагистрали «Краснодар – Баку», ГУ Федеральному управлению федеральных автомобильных дорог «Центральная Россия», ГУ «Управлением автомагистрали Красноярск – Иркутск».

Росавтодором разрабатывается концепция и комплексная программа создания и поэтапного внедрения единой отраслевой автоматизированной системы управления дорожным хозяйством. Одна из важнейших задач данной системы на низшем уровне – обеспечение участников дорожного движения, а также организаций, ответственных за ремонт и содержание автодорог, актуальными сведениями о текущей дорожной ситуации, состоянии трассы по маршруту движения, альтернативных маршрутах движения, рекомендуемом скоростном режиме, климатических условиях и прочей необходимой информацией (в том числе и в чрезвычайных ситуациях). В настоящий момент полнофункциональная пилотная зона данной системы создана и успешно эксплуатируется на участке трассы Москва – Санкт-Петербург. Распространение опыта ее эксплуатации в сочетании с мировым опытом в данной области на всю сеть федеральных автодорог позволит обеспечить участников дорожного движения в Российской Федерации информацией в соответствии с современными требованиями к уровню дорожного сервиса. Планируется также расширять круг информации, касающейся дорожного хозяйства, необходимой участникам дорожного движения, а также прочим заинтересованным организациям и лицам, размещаемой на сайте Росавтодора. Опыт размещения подобной информации (сведений о разрушениях дорог и мостов, ходе их восстановления, возможности движения по автодорогам, вариантах объезда и др.) в период ликвидации последствий стихийного бедствия в ЮФО доказал эффективность подобных мероприятий.

В Японии государственное участие в дорожной эпопее прошло весь жизненный цикл – от создания в первой половине 1950-х гг. системы источников специального финансирования до приватизации в 2005 г. четырех государственных корпораций в связи с выполнением возложенной на них миссии. Японский подход является частным случаем глобального подхода к решению крупных хозяйственных задач в странах с рыночной экономикой. Ключевым термином здесь является не государственно-частное партнерство, а государственная корпорация.

Государственные корпорации – это контроль государства, умеряющий рыночную стихию в отдельных отраслях экономики, важное звено в цепи, объединяющей сбережения граждан с возможностями государства во имя экономического роста. Государственные корпорации в значительной мере разрешают противоречие между потребностью в общественных благах и неспособностью частного сектора поставить их в нужном объеме по умеренным тарифам. В то же время они отстраняют чиновников от нецелевого использования выделяемых средств.

Фактически государство выступает промоутером крупных общественных проектов: оно дает им старт, а затем предлагает инвесторам профинансировать их – купить облигации Государственных корпораций. Тем самым инвестиции не ограничиваются налоговой системой, расходами на социальные нужды и негативными последствиями бюджетного дефицита. Сбережения граждан преобразуются в инвестиции, минуя некомпетентный и коррумпированный государственный аппарат, а способность обслуживать этот новый долг – долг, оформленный облигациями Государственных корпораций – не будет так сильно зависеть от фискальной политики государства.

За последние годы в зарубежных странах, как Австрия, Германия, США, Япония, Китай развивается сеть платных дорог. Наиболее развитая сеть платных дорог в мире - в Японии (9200 км). С 2010 года предусмотрена начало реализации концессионных проектов в Республике Казахстан, которая позволит снять нагрузку на бюджет и одновременно привести особо загруженные участки дорог Казахстана в соответствие с международными требованиями.

Как показывает, анализ развития автодорог других стран сегодня за последние 10 лет широко используются интеллектуальные транспортные системы на автодорогах, которые в значительной степени повышают безопасность движения и создают комфорт для пользователей дорог. Данные системы планируется применить на казахстанских дорогах, в первую очередь на проектах реализуемых в рамках концессии, на основных международных маршрутах, с последующим внедрением на других участках дорожной сети.

Анализ реализованных проектов во многих странах мира позволяет выделить ряд особенностей финансирования автодорожной инфраструктуры в развивающихся странах.

Австрия владеет более чем 2000 км автодорог, из которых 7% являются платными. Платные дороги управляются 100% государственным ООО ASFINAG. У компании широкий спектр обязанностей: финансирование

строительства, ремонт и управление существующих дорог, сбор платы за проезд. Ряд услуг предоставляется дочерними компаниями ASFINAG, 100% которых также принадлежат государству. Бюджет компании формируется исключительно из оплаты за проезд, она не получает грантов от правительства. Дополнительные средства могут быть привлечены путём выпуска облигаций, которые получают рейтинг AAA, поскольку гарантируются правительством Австрии. В ближайшее время ASFINAG планирует выпускать облигации более чем на 1 млрд. евро ежегодно, поскольку до 2015 г. она планирует инвестировать 7,5 млрд. евро в развитие существующей сети. При этом некоторые проекты, скорее всего, будут сделаны в форме государственно-частного партнёрства. Основной целью создания ASFINAG и системы электронных платных дорог стало желание создать финансово прозрачную систему. При этом удалось достичь значительного повышения эффективности (увеличение загрузки мощностей до оптимального уровня, снижение аварийности).

Некоторые европейские страны разработали схему франшизы при реализации ГЧП. Исторически, автодороги строились за государственный счёт, в дальнейшем готовые объекты передавались в управление частным компаниям посредством концессии. Объектом контракта франшизы обычно являлось содержание автодороги и предоставление сопутствующих услуг, хотя в некоторых случаях объектом являлось строительство новой дороги. Тарифы рассчитывались таким образом, чтобы доходы покрывали издержки, и могли корректироваться ежегодно регулирующей организацией. В некоторых странах франшизы приватизировались, при этом вносились изменения в действующее законодательство – если доход от сборов не мог покрыть затраты, при этом объект обладал большой социальной значимостью, то производились выплаты из бюджета.

Национальное управление дорог Норвегии реализовало пробный проект ЧГП посредством создания компании специального назначения (КСН) вместе с частным сектором. КСН должна привлечь финансирование, построить и управлять инфраструктурным проектом. В течение периода концессии КСН будет получать ежегодный единоразовый платёж, размер которого будет зависеть от соответствия дороги целевым уровням доступности, эффективности и безопасности. Платёж будет формироваться из средств государственного бюджета, а также платежей за пользование дорогой. Дорожные сборы будут собираться независимой межрегиональной некоммерческой организацией.

Проект «Большой пояс», соединяющий Данию и Швецию, использует иной вариант ЧГП. КСН регулируется специальным соглашением двух стран, каждая из которых владеет 50%. Гарантии Королевства Дании и Королевства Швеции позволяют облигациям КСН получить очень высокий кредитный рейтинг и торговаться как на внутреннем, так и на мировом рынках. Долг выплачивается из сборов платы за проезд по автодороге, а также из доходов королевских железных дорог обоих государств. Дополнительный доход извлекается из продажи мощности оптоволоконного кабеля, проложенного вдоль дороги и

используемого для передачи данных и телефонии. Фундаментальным условием этого проекта стало то, что затраты будут возмещаться за счёт пользователей.

Почти все высококлассные шоссе в Китае построены с привлечением частного капитала. Несмотря на это, риски при инвестировании в Китай всё ещё велики для иностранных инвесторов. В основном это связано с тем, что первые инвесторы не смогли полностью вернуть вложенные средства по причине ограничения конвертации валюты и репатриации прибыли. Это осложняет привлечение долгосрочных кредитов на мировых финансовых рынках. Китай пытается привлечь капитал через Гонг Конг, а также на внутреннем рынке. Основными инструментами являются размещение новых эмиссий акций региональных дорожных компаний и аккумуляция сборов на старых дорогах с высокой проходимостью. Популярны автодороги могут быть переданы публичным дорожным компаниям, которые затем привлекают под эти активы кредиты или выпускают ценные бумаги. Такая схема сейчас приобрела большую популярность в Китае, и в ряде случаев новое финансирование было обеспечено эксплуатацией существующих платных дорог, строительство которых в своё время было частично профинансировано МБРР.

В промышленно развитых странах историческая модель железнодорожного транспорта, жестко регулируемой вертикально-интегрированной монополии, сформировалась к концу XIX века. В изменившихся условиях второй половины XX века такая модель перестала обеспечивать конкурентоспособный уровень сервиса и финансовую окупаемость деятельности. Это привело к долгосрочной тенденции спада объемов перевозок и росту государственных расходов на финансирование железных дорог.

Выживание железных дорог обеспечивалось путем прямых государственных субсидий. Однако такая политика не привела к улучшению работы, и некогда процветающая отрасль превратилась в ощутимое бремя для государств и налогоплательщиков, поглощая значительные финансовые ресурсы.

В связи с этим с середины 80-ых годов XX века в большинстве индустриальных стран начались реформы железнодорожного транспорта, направленные на повышение его эффективности.

Основной подход реформы заключается в либерализации отрасли и замене государственного регулирования рыночной конкуренцией.

Реформы железнодорожного транспорта осуществлены в Северной и Южной Америке, странах Европейского Союза, Японии, Австралии и других странах. Страны Европейского Союза, Латинской Америки и Австралию можно считать наиболее продвинутыми в отношении реформирования.

Отличие ситуации в Северной Америке от ситуации в Казахстане заключается в том, что в этом регионе железные дороги всегда были в частной собственности и конкурировали между собой. Регулирование сектора существовало и в этих странах, однако основа его отличалась от регулирования в странах Европейского Союза и Латинской Америки, которые по своим условиям находятся ближе к ситуации с железными дорогами в Казахстане. Все

железнодорожные сети в странах Европейского Союза и Латинской Америки ранее находились в собственности государства и являлись квази-монополистическими, что очень схоже с ситуацией в Казахстане. Более того, в Европе, как и в Казахстане, железнодорожные пути используются для осуществления как пассажирских, так и грузовых перевозок, что противоположно ситуации в Соединенных Штатах и Канаде, где лишь на ограниченных полигонах работают пассажирские поезда (M-Track и ViaRail).

Реформа в Северной Америке включала: дерегулирование деятельности, разделение по категориям железных дорог на дороги 1 класса, местные и региональные дороги. С учетом существующей конкуренцией вертикально-интегрированных дорог 1 класса этого оказалось достаточно для повышения производительности дорог в 2 раза и такого же снижения стоимости услуг в течение 5 лет после дерегулирования.

В других регионах дерегулирование сопровождалось внедрением конкуренции в отрасли.

Существует три основных модели с доступом независимых операторов-перевозчиков на рынок:

- сохранение вертикально-интегрированной железной дороги с законодательно закрепленным доступом к инфраструктуре;
- полное (институциональное) разделение железной дороги на перевозочную компанию и менеджера (оператора) инфраструктуры;
- организационное разделение железной дороги на перевозочную компанию и менеджера (оператора) инфраструктуры.

Все три типа конкурентных моделей встречаются в странах Европейского Союза. Первая модель также реализована в Австралии и некоторых других странах.

Эффект от реализации реформы можно оценить на основе изменения показателей деятельности железнодорожного транспорта в странах Европейского Союза.

В Российской Федерации реформа железнодорожного транспорта осуществляется с 2001 года, когда постановлением Правительства была утверждена долгосрочная программа поэтапного реформирования железнодорожного транспорта.

Согласно указанной программе в российской реформе принята европейская модель реформирования с разделением перевозочной деятельности и инфраструктуры и открытием доступа на рынок независимым перевозчикам. В настоящее время обсуждаются корректировки целевой модели отрасли. В качестве альтернативы предлагается модель, предусматривающая более узкую сферу открытого конкурентного рынка, связанного с деятельностью по оперированию вагонами, и относящая к монопольной сфере перевозки грузов и инфраструктуру. При этом рынок пассажирских перевозок должен быть открыт для независимых перевозчиков собственными вагонами и локомотивами.

Государственная транспортная политика в Республике Казахстан. Это создание эффективного и технологически обновленного транспортного

комплекса, способствующего ускоренному экономическому росту Казахстана и обеспечивающего удовлетворение имеющихся и прогнозируемых потребности в транспортных услугах экономики и общества качественными услугами путем:

- формирования на территории Республики Казахстан единого, внутренне замкнутого и внешне интегрированного транспортного пространства как обязательного условия развития казахстанской экономики и обеспечения интересов национальной безопасности страны;

- повышения координации в развитии транспортной инфраструктуры, разработки и реализации крупных проектов в области транспортного строительства, внедрении новых транспортных технологий и техники;

- интеграции транспортного комплекса в мировую транспортную систему с максимальным использованием выгодного географического положения страны;

- формирования на территории Казахстана конкурентоспособных международных транспортных коридоров, создания необходимых и достаточных условий для повышения транзитного потенциала страны;

- интеграции транспортных и производственно-распределительных процессов, создания мультимодальных перевозочных систем основанных на принципах логистики;

- создания баз данных и моделей прогнозирования (комплексная информатизация ТК) для обеспечения обоснованности принимаемых управленческих решений;

- формирования гибкой системы тарифов, учитывающих интересы всех участников перевозочного процесса и обеспечивающих расширенное воспроизводство;

- внедрения наиболее экологических и энергосберегающих транспортных технологий, обеспечения безопасного функционирования транспорта и снижения негативного воздействия транспорта на окружающую среду до уровня, соответствующего международным нормам и стандартам.

Приоритеты и основные направления государственной транспортной политики

Социально-экономические показатели развития страны свидетельствуют о тенденции экономического роста, что отражено в Индикативном плане социально-экономического развития Республики Казахстан. Сформированный рынок транспортных услуг адекватно отреагировал в истекшем году на изменения рыночной конъюнктуры, обеспечив в полном объеме необходимые перевозки грузов и пассажиров.

Одним из условий прогрессирующего экономического развития страны является развитие транспортного комплекса темпами, опережающими рост экономики, т.к. мировая практика показывает, что прирост промышленного производства на 1% вызывает прирост объемов перевозок на 1,5 - 1,7% [8].

Сохранение же темпов наметившихся положительных преобразований в ТК может через два-три года привести к тому, что транспорт в силу объективных причин будет сдерживать социально-экономический рост, заметно снизит конкурентные позиции Казахстана на международных рынках.

В связи с этим основными приоритетами государственной транспортной политики являются:

- формирование и развитие современной Национальной инфраструктуры;
- ускорение интеграционных процессов казахстанского ТК в международную транспортную систему и развитие транзитного потенциала страны;
- совершенствование государственного регулирования и развитие конкурентной среды.

Формирование и развитие современной Национальной транспортной инфраструктуры. Национальная транспортная инфраструктура, как технологически и эксплуатационно-сопряженная система взаимоувязанных и взаимодополняющих элементов, рассматривается в качестве целостного объекта государственного регулирования и управления.

Основными задачами по ее формированию и развитию являются:

- переход от автономного и параллельного функционирования отдельных секторов к концептуально единой стратегической модели их развития, скоординированного планирования деятельности на республиканском и региональном уровнях;
- формализация и формирование, с учетом международного опыта, магистральных транзитно-транспортных коммуникаций Республики Казахстан в единые транспортные коридоры, обеспечение их комплексного управления, содержания и развития;
- повышение технического и технологического уровня существующих транспортных сетей всех секторов ТК;
- снижение ресурсоемкости функционирования транспортной инфраструктуры за счет межвидовой технологической и организационной оптимизации, рационального объединения и кооперации систем жизнеобеспечения и эксплуатации.

Формирование и развитие транспортной инфраструктуры будет осуществляться прямой финансовой поддержкой, обеспечением инвестиций государственными гарантиями, реализацией государственных и региональных программ комплексного развития коридоров с учетом прогнозов развития.

Либерализация экономики и структурные преобразования в транспортном комплексе привели к формированию рынка транспортных услуг, меняются нормативно-правовая среда, система управления отраслью. В данных условиях традиционные подходы к развитию транспортных услуг, основанные только на прогнозе потребностей, требуют межотраслевой ориентации.

Вместе с тем необходимость соответствия мировым тенденциям, а также структура перевозок по видам транспорта обуславливают более четкое закрепление ответственности за развитие элементов транспортно-коммуникационного комплекса [12].

В результате значительного сокращения объемов перевозок в транспортном комплексе образован избыток мощностей, неэффективное использование которых вызывает дополнительные издержки.

Низкими темпами проводятся ремонтно-восстановительные работы основных магистральных путей и средств перевозки. Присутствует устойчивая тенденция к ухудшению технического состояния сети, средств эксплуатации, что снижает транзитный потенциал отрасли.

Неизбежным следствием вне транспортного эффекта (эффект воздействия транспорта на другие сферы) является достаточно высокая себестоимость и снижение выпуска продукции в сопряженных отраслях, деградация системы сельских сообщений, снижение занятости.

В итоге не в полной мере выполнена главная задача отрасли: предоставление транспортных услуг в полном объеме с наименьшими издержками и высоким уровнем качества, а также получение дохода от транзита.

Тем не менее, в последнее время наблюдается устойчивое возрастание роли транспортного комплекса в национальной экономике.

Внутренняя (преимущественно в автомобильном и авиационном транспорте) и межотраслевая (преимущественно между автомобильным и железнодорожным, железнодорожным и водным видами транспорта) конкуренция, а также конкуренция с иностранными перевозчиками за освоение рынков транспортных услуг обеспечивают определенное самосохранение транспортных систем.

Высокая стоимость значительных транспортных проектов не позволяет сегодня стране выступать в роли стратегического инвестора [13]. Поэтому основной задачей становится увеличение экономической отдачи от реализации транзитного потенциала, а также создание благоприятных экономических условий для реализации проектов, привлечение частных инвесторов и подрядчиков, снижение инвестиционных расходов на развитие инфраструктуры путем выделения и приватизации объектов, не имеющих стратегического значения.

2 Анализ состояния и возможности транспортной инфраструктуры Павлодарской области

2.1 Современное состояние транспортной инфраструктуры

В 2014 году транспортный комплекс Республики Казахстан функционировал в устойчивом режиме.

Общий объем перевозок грузов всеми видами транспорта в 2014 году составил 3627,3 млн. тонн или 103,7 % к 2013 году. Объем перевозок грузов 2010 – 2014 годов представлен на рисунке 2.1

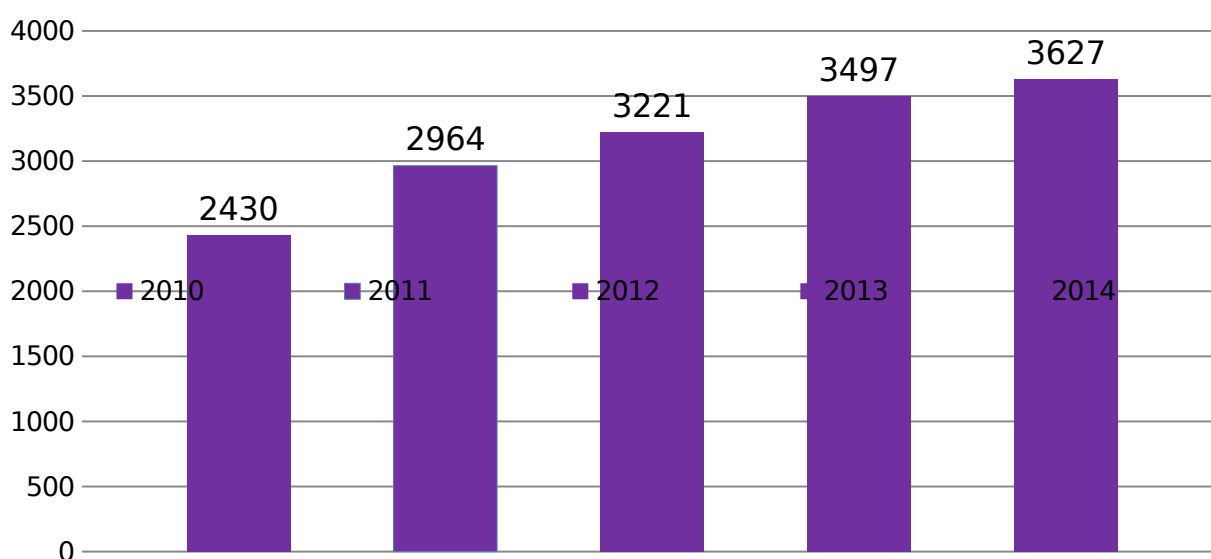


Рисунок 2.1 - Объем перевозок грузов 2010-2014гг., млн. тонн

Общий объем перевезенных пассажиров всеми видами транспорта в 2014 году составил 21292,9 млн. пассажиров или 106,4 % к 2013 году. Объем перевозок пассажиров 2010 – 2014 годов представлен на рисунке 2.2

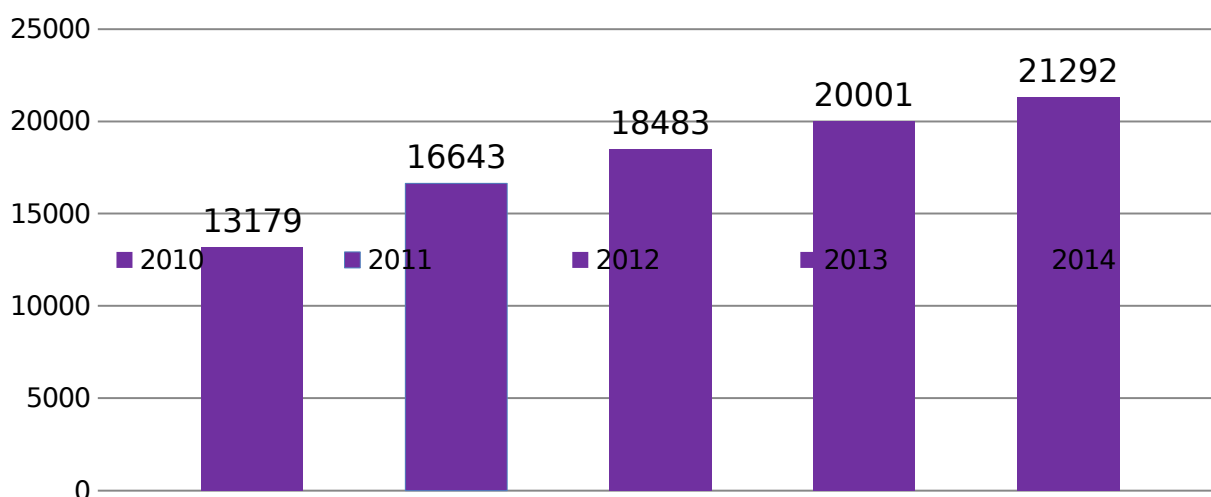


Рисунок 2.2 - Объем перевозок пассажиров 2010-2014гг., млн. чел

Железные дороги в Республике Казахстан в силу обширной территории и экспортно- сырьевой направленности большинства крупных предприятий имеют стратегическое значение для всей отечественной экономики. Для многих типов грузов железнодорожный транспорт является безальтернативным видом.

В обозримом будущем сохранится влияние стоимости услуг железнодорожного транспорта на конкурентоспособность отечественной продукции на внутреннем и внешнем рынках. При этом будет усиливаться конкуренция со стороны других видов транспорта, и в первую очередь автомобильного.

Железнодорожная сеть наиболее развита в северной части Казахстана, где проходят магистрали бывшей общесоюзной системы Восток-Запад. На остальной территории республики сеть недостаточно сформирована и представлена двумя меридианальными направлениями в восточной и центральной части территории и магистралью Ташкент - Шымкент - Актобе - Уральск - Самара с ответвлениями на Орск и Оренбург.

Железнодорожное сообщение между рядом областей осуществляется через территорию России, что создает определенные проблемы при осуществлении перевозок.

В силу сырьевой направленности экономики Казахстана железнодорожный транспорт играет ключевую роль в транспортно-коммуникационном комплексе Республики Казахстан. Его доля в грузообороте всех видов транспорта составляет более 60%.

Однако, в течение последних лет, объемы перевозок другими видами транспорта росли быстрее, чем объемы перевозок железнодорожным транспортом.

Сокращение доли грузоперевозок железнодорожным транспортом, указывает на необходимость повышения конкурентоспособности железнодорожных грузоперевозок Казахстана [14].

Эксплуатационная длина железных дорог Казахстана составляет 14,2 тысяч километров (в том числе двухпутных линий - 4,8 тысяч километров (34%), электрифицированных линий – 4,1 тысяч километров (29%), плотность - 5,5 километров на 1000 квадратных километров, грузонапряженность - 15 миллионов тонно-километров на километр.

На железнодорожной сети республики расположены 756 отдельных пунктов. 21 станция имеет автоматизированные системы управления, 38 - оборудованы сортировочными устройствами (горками, полугорками и наклонными вытяжками).

Железнодорожный транспорт Республики Казахстан занимает седьмое место в мире по грузообороту, а АО «НК «КТЖ» - 10 место среди железнодорожных компаний.

В 2014 году железнодорожным транспортом осуществлена перевозка 390,7 миллионов тонн грузов, что на 35,0 % выше уровня 2013 года.

Автомобильные дороги - один из важных элементов транспортно-коммуникационного комплекса Казахстана, эффективное функционирование и устойчивое развитие которого становятся в современных условиях важными факторами перехода к подъему экономики, повышения уровня и улучшения условий жизни населения.

При сравнительно низкой плотности железных дорог и водных путей автомобильные дороги в Казахстане являются преобладающим, а для многих регионов и единственным средством сообщения, благодаря которому поступают товары, строительные и агропромышленные грузы, вывозится продукция, осуществляются пассажирские перевозки.

В рыночных условиях особо важными становятся факторы ускорения доставки грузов и их сохранность. В связи с этим грузоотправители, особенно в частном секторе, стали переориентироваться на автомобильный транспорт не только в зоне близких расстояний (до 300 километров), но и при дальних расстояниях (1500-2000 километров).

С развитием промышленного и сельскохозяйственного производства, малого и среднего бизнеса увеличиваются межобластные перевозки, а также связи с сопредельными государствами. [15].

Географическое положение Казахстана в центре Евразийского континента создает благоприятные предпосылки для использования транспортных магистралей формирующихся трансконтинентальных маршрутов в сообщениях Азия - Европа, большинство из которых включают в себя участки казахстанской автодорожной сети.

По оценкам международных аналитических центров, транзитные потоки в направлениях Юго-Восточная и Восточная Азия - Европа оцениваются в 330-400 миллиардов долларов США. При этом предполагается, что до 20% транзитных потоков должно проходить через территории Российской Федерации и Казахстана по железнодорожным и автодорожным маршрутам. Сборы за транзитные перевозки - это прямые доходы бюджета.

Протяженность автомобильных дорог в Казахстане составляет около 148 тысяч километров. Из них, более 93 тысячи километров - дороги общего пользования, 44 тысячи километров улицы населенных пунктов и около 11 тысячи километров - хозяйственные дороги в виде подъездов к промышленным предприятиям, рудникам, фермерским и лесным хозяйствам, другим производствам, выполняющие роль технологических дорог.

Автомобильные дороги общего пользования по своему значению подразделяются на дороги республиканского значения - протяженностью 23 495 километров в том числе: международного значения протяженностью 12 992 километров, дороги местного значения протяженностью 70 116 километров.

Несмотря на то, что автодороги международного и республиканского значения составляют 25% от дорог общего пользования, на них приходится свыше 50% автотранспортных перевозок. По своей конфигурации и протяженности сеть дорог общего пользования в республике в основном сформирована. Перечень автомобильных дорог общего пользования

представлен в таблице 2.1

Таблица 2.1 – Перечень автомобильных дорог общего пользования

Значение автомобильной дороги	Общая протяженность, км	По категориям, км				
		I	II	III	IV	V
1	2	3	4	5	6	7
Республиканского значения	23 495	941	3634	16915	1919	86
местного значения	70 116	83	760	14451	44262	8982
Всего	93 611	1024	4394	31366	46181	9068

На дорогах общего пользования имеется 3 291 мостов и путепроводов общей длиной более 122,1 тысячи погонных метров, из них 95 % металлические и железобетонные, 5% деревянные. Наибольшее количество мостов в Алматинской, Восточно-Казахстанской, Северо-Казахстанской, Южно-Казахстанской областях.

Из обследованных 919 мостов на автодорогах международного и республиканского значения 315 моста (34%) находятся в неудовлетворительном состоянии, их надежность обеспечена только на 80%. 125 мостов работают в аварийном режиме с рабочей грузоподъемностью 50 и менее процентов от проектной и требуют соблюдения особых условий пропуска тяжеловесных и крупногабаритных транспортных средств, превышающих допустимые нагрузки и габариты.

Как правило, мосты, находящиеся в неудовлетворительном и аварийном состоянии, построены в период 1957-1965 годов по нормативным требованиям того периода и исчерпали свой ресурс. Более 29% общего количества мостов не соответствуют требованиям по габаритам проезжей части, что ухудшает условия безопасности проезда.

В целом прослеживается тенденция, когда под воздействием нагрузок и при отсутствии своевременного ремонта из неудовлетворительного в предаварийное состояние ежегодно переходят 10-15 мостов на автодорогах международного и республиканского значения.

На автомобильных дорогах общего пользования местного значения (далее - автодороги местного значения) 79 мостов отнесены к аварийным и 510 мостов не соответствуют габаритам [16]. Информация по искусственным сооружениям представлена в таблице 2.2

Таблица 2.2 - Информация по искусственным сооружениям

Значение автомобильной дороги	Общая протяженность, км	Мосты		Трубы	
		шт.	п. м.	шт.	п. м.
Республиканского значения	23 495	1 211	57 017	13 951	274 524
Местного значения	70 116	2 080	65 058	29 432	405 732
Всего	93 611	3 291	122 075	43 383	680 256

Из общего количества мостов и путепроводов 11 находятся в неудовлетворительном состоянии и требуют капитального ремонта.

Крайне низок уровень объектов придорожной инфраструктуры (станции технического обслуживания, автозаправочные станции, пункты питания и отдыха), что не способствует созданию нормального режима труда и отдыха перевозчикам, пассажирам и автотуристам. Не гарантирована также заправка автотранспортных средств качественным топливом.

Инфраструктура пассажирского и грузового автотранспорта Казахстана характеризуется недостаточно высоким развитием. По значительной части междугородных автотрасс ощущается недостаток мотелей, кемпингов, АЗС, СТО и других объектов инфраструктуры. Это обусловлено большой территорией и низкой плотностью населения и экономики Казахстана.

В течение последнего десятилетия Казахстан стал активным участником мировых интеграционных процессов. Важным элементом экономической интеграции является качественная транспортная инфраструктура, обеспечивающая внутренние и транзитные перевозки грузов и пассажиров с высоким уровнем сервисного обслуживания.

Современные требования к качеству автомобильных дорог и уровню придорожного сервиса ставят перед автодорожной отраслью Павлодарской области новые задачи. Многогранность данной проблемы требует проведения последовательной политики развития автомобильных дорог области.

Автомобильные дороги существенным образом влияют на уровень экономической активности региона, обеспечивают доступ к рынкам сбыта продукции. Дороги значительно расширяют возможности трудоустройства населения, а их отсутствие имеет крайне негативный социальный эффект, являясь одной из причин безработицы в сельской местности и порождая у населения чувство оторванности от цивилизации.

В современных условиях дорожная отрасль должна планировать свое развитие таким образом, чтобы полностью удовлетворить существующий и перспективный спрос на услуги автодорожной инфраструктуры со стороны пользователей.

Задачи и механизмы реализации создания эффективной системы финансирования автомобильных дорог, обеспечивающей:

- определение целевого источника государственного финансирования содержания, ремонта и строительства автомобильных дорог и создание системы возврата инвестированных ресурсов;
- активное привлечение “мягких” займов на транзитных направлениях;
- создание межотраслевых союзов и ассоциаций с секторами экономики, заинтересованными в снижении транспортных издержек, на предмет привлечения инвестиций;
- обеспечение заинтересованности местных органов власти в максимально полном поступлении налогов и других обязательных платежей для использования средств на содержание, ремонт и строительство автомобильных дорог в регионе.

Рациональное планирование автодорожной сети регионов, предусматривающее:

- интересы потребителей автодорог, а не автодорожных подрядных организаций;
- существование в регионе других видов транспортных коммуникаций, которые позволяют перераспределить ресурсы в районы с более низким уровнем развития дорожной сети;
- стыковку интересов территорий различного уровня, так как одна и та же дорога играет разную роль в жизнедеятельности области и ее административно-территориальной единицы;
- учет комплексного эффекта от инвестиций в связи с перераспределением экономической активности в регионе;
- учет качества сети как дополнительного ресурса социально-экономического развития региона;
- разделение экономической и социальной эффективности (критерием социальной эффективности может стать прирост фонда свободного времени населения в человеко-часах);
- приоритетное развитие инфраструктуры и дорожной сети в западных регионах Казахстана, на направлениях, обеспечивающих связь регионов с новой столицей.

Всесторонний анализ сложившейся ситуации и путей развития транспортно-коммуникационного комплекса в Республике Казахстан свидетельствует о необходимости дальнейшего реформирования с учетом снижения издержек транспортировки товаров и грузов по территории страны, улучшения качества транспортных услуг, предоставляемых населению, обеспечения безопасности и сохранности перевозимых грузов и пассажиров.

Автомобильный транспорт Проводимая в республике программа форсированного индустриально-инновационного развития Казахстана до 2020 года, сопровождается ростом спроса на услуги автомобильного и железнодорожного транспорта и дальнейшим увеличением его доли в общем объеме грузовых и пассажирских перевозок.

В условиях социально-экономического развития, сфера применения автомобильного транспорта интенсивно расширяется. Автомобильный

транспорт используется для перевозки высокоценных и скоропортящихся грузов на дальние расстояния, а также постепенно занимает доминирующее положение в перевозках на средние расстояния в 500-1000 км и, особенно, в перевозках на короткие расстояния до 200 км.

Дальнейший рост объемов перевозок на автомобильном и железнодорожном транспорте будет связан с увеличением объемов производства, развитием предпринимательской деятельности, расширением сферы услуг, повышением уровня жизни населения, освоением новых территорий и месторождений полезных ископаемых, расширением международной торговли.

На рынке пассажирских перевозок Казахстана существует интермодальная (межвидовая) конкуренция между автомобильным, воздушным и железнодорожным транспортом. За последние годы заметно вырос сегмент междугородних автобусных перевозок дальнего следования. Преимуществами проезда на автобусах для пассажиров являются более гибкое расписание, более высокая скорость следования и менее дорогая стоимость проезда, тогда как преимуществами железнодорожного транспорта являются более высокая степень безопасности, надежности и комфортабельности проезда. На настоящий момент не развита система интегрированного предложения услуг проезда пассажиров на железнодорожном и автобусном транспорте.

Рост сегмента автобусных перевозок пассажиров в дальнем следовании в последнее время обусловлен, в первую очередь, превышением спроса на перевозки над предложением железнодорожных услуг в связи с нехваткой парка вагонов.

Объем перевозки грузов в 2014 году составили 3128,5 млн. тонн, что на 4,8% больше уровня 2013 года.

Воздушный транспорт Воздушные грузовые перевозки в республике за 2014 год составили 0,02 млн тонн, или 100% к уровню 2013г.

В настоящее время в республике осуществляют деятельность 54 авиакомпаний.

В целом авиакомпаниями республики за 2014 год перевезено 5,4 млн. пассажиров, что составляет 110 % к уровню 2013 года. Пассажирооборот возрос на 8,2 % и составил 10,5 млрд. пкм. Грузооборот в 2014 году составил 49,1 млн. ткм.

В Республике Казахстан действует 21 аэропорт.

Речной транспорт В 2014 году речным транспортом перевезено 1,3 млн. тонн грузов, что на 18 % больше уровня 2013г.

В настоящее время судоходство в Казахстане осуществляется в бассейнах рек Иртыш, Урал, Или и озере Балхаш на участках общей протяженностью 3982 км.

В 2014 году перевозка грузов составила 1294 тыс. тонн или 118,4 % к 2013 году. Грузооборот в 2014 году составил 26,2 млн. ткм.

Морские перевозки грузов в 2014 году составили 3,6 млн. тонн, что составило 92 % уровня 2013 года. [17].

2.2 Анализ транспортной инфраструктуры и пассажирских перевозок Павлодарской области

Транспорт является одним из определяющих функциональных повышения темпов роста производства и реализации товаров от развития транспортной инфраструктуры зависит и успешное развитие экономики как региона в целом, так и отдельных территорий. В течении ряда лет испытывая серьезные экономические и финансовые проблемы транспорт перетерпев многочисленные реорганизации, в основном сохранил свои позиции и есть тенденция к росту его показателей.

Увеличение основных показателей транспортного сектора прямо указывает на возрождение и стабилизацию экономики отрасли в области. Учитывая что практическое возрождение транспортного комплекса способствует развитию и становлению не только экономической но социальной сферы региона, это является фактором снижающим социальную напряженность и обстановку, так как четвертая часть трудоспособного населения области прямо связано с транспортно-коммуникационной инфраструктурой.

Поскольку транспорт является важной частью инфраструктурного комплекса Республики Казахстан, то их динамичное развитие может являться одним из условий повышения эффективности сельскохозяйственного производства, снижения безработицы, стабилизации миграционных процессов в города, улучшения жизненных стандартов сельского населения.

Транспортный комплекс области представлен предприятиями грузового и пассажирского автотранспорта, воздушным (АО “Аэропорт-Павлодар”), трубопроводным (Восточный филиал АО НК “Казтрансойл”), железнодорожным (АО “НК “КТЖ”- “Павлодарское отделение перевозок”), речным (АО “Павлодарский речной порт”).

В 2014 году транспортный комплекс Павлодарской области функционировал в устойчивом режиме.

Общий объем перевозок грузов всеми видами транспорта (без учета железнодорожного) в 2014 году составил 128 млн.тонн или 110,0% к 2013 году.

Общий объем перевезенных пассажиров всеми видами транспорта в 2014 году составил 1,2 млрд. пассажиров или 100,1% к 2013 году.

Железнодорожный транспорт Деятельность Павлодарского отделения дороги направлена на обеспечение эффективной организации процесса грузовых и пассажирских перевозок в территориальных границах.

Эксплуатационная длина железнодорожных путей Павлодарского отделения дороги составляет 1069,2 км, развернутая длина главных путей 1436,7 км. Общая протяженность 893,3 км, в т. ч. электрифицированных 381,8 км.

Для обеспечения эксплуатационной деятельности на Павлодарском отделении дороги имеется 43 отдельных пункта, из них: 35 станций, 5 разъездов, 1 обгонный пункт, 2 путевых постов.

В 2014 году железнодорожным транспортом области перевезено 78,1 млн. тонн грузов или 93,4% к аналогичному периоду 2013 года. Объем перевозки пассажиров составил 1,1 млн. человек или 97,7% к итогу 2013 года. Динамика перевозки грузов железнодорожным транспортом Павлодарской области представлен на рисунке 2.3

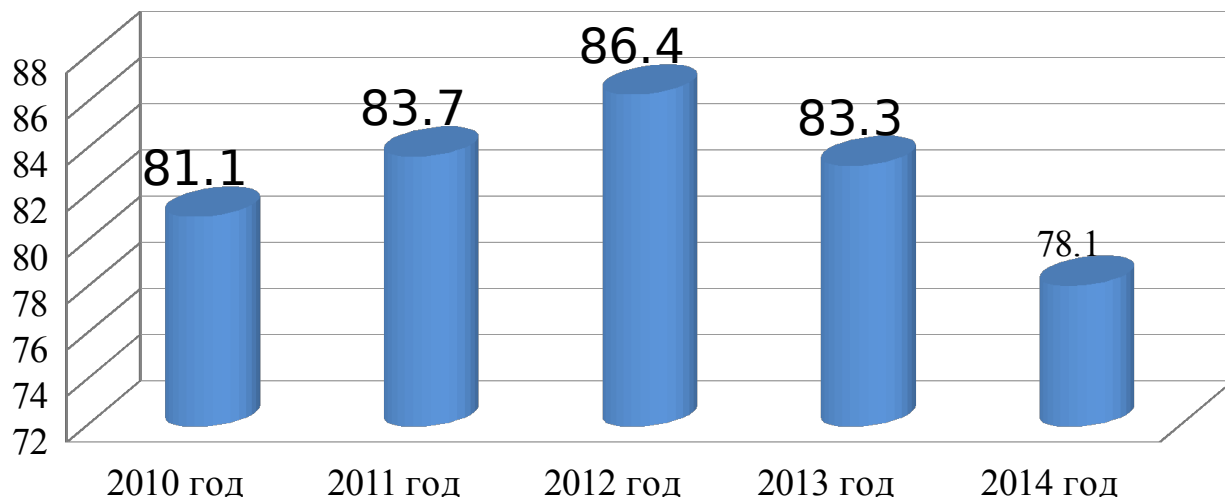


Рисунок 2.3 - Динамика перевозки грузов железнодорожным транспортом Павлодарской области млн. тонн

В области действует социально-значимый маршрут сообщением Павлодар-Кулунда (РФ), на субсидирование которого в 2014 году были выделены и освоены средства из местного бюджета в сумме 79,6 млн. тенге. В 2014 году этим поездом перевезено 50370 человек.

14 декабря 2014 года запущен скоростной поезд «Тулпар-Тальго» (скорость до 140 км/час) сообщением «Астана-Защита (Усть-Каменогорск)». В пути следования предусмотрены стоянки на станциях Ерейментау, Екибастуз, Павлодар, Аксу-2, Дегелен, Семипалатинск, Шар. Данный поезд курсирует 3 раза в неделю.

Перевозка пассажиров и багажа железнодорожным транспортом осуществляется по следующим межобластным и международным направлениям:

- Павлодар – Астана;
- Павлодар – Алматы;
- Павлодар – Преснягорьковское.

Транзитными:

- Павлодар – Караганда – Новокузнецк;
- Астана - Павлодар – Новосибирск;
- Павлодар – Лениногорск.

Прицепными:

- Павлодар – Москва;
- Павлодар – Адлер,
- Павлодар – Сарыагаш.

Пригородные: Павлодар – Дегелен, Павлодар – Кулунда.

Автомобильные дороги Павлодарской области общая протяженность автодорог общего пользования составляет 5 658,3 км, из них: областного значения – 1 183,9 км (20,8 %), республиканского значения – 1 510 км (26,7 % от общей протяженности), районного значения – 2 964,4 км (52,5 %).

Основную долю дорог с твердым покрытием занимают усовершенствованные покрытия: асфальтобетонные и щебеночные – 1629,2 км (39,3 %), а дороги, имеющие покрытие щебеночное и гравийное без обработки вяжущими материалами занимают – 1747,5 км (42,1 %), грунтовые дороги – 773,3 (118,6%).

На автомобильных дорогах областного и районного значения в 2014 году было выполнено дорожно-ремонтных работ на общей протяженности 252,3 км на сумму 4,9 млрд. тенге, в том числе: из республиканского бюджета 1663,7 млн. тенге, (в том числе реконструкция 23,3 км на сумму 1663,7 млн. тенге.) из областного бюджета 2970,7 млн. тенге (в том числе софинансирование реконструкции 184,8 млн; капитальный и средний ремонт 90,4 км на сумму 1101,7 млн; Трансферты общего характера 128,2 км на сумму 1387,6 млн. тенге; Содержание дорог областного значения 140,4 млн. тенге; Текущий ремонт дорог областного значения 125,3 млн. тенге; Разработка ПСД 30,9 млн. тенге), из бюджетов городов и районов 356,5 млн. тенге (в том числе средний ремонт 6,1 км на сумму 59,9 млн. тенге; Содержание дорог районного значения 218,2 млн. тенге; Текущий ремонт дорог районного значения 61,7 млн. тенге; Разработка ПСД 16,7 млн. тенге.)

В 2014 году на данных автодорогах выполнено:

- 23,3 км реконструкции и 2 пограничных пунктов пропуска;
- 1,8 км капитальный ремонт;
- средний ремонт – 222,9 км.

На текущий ремонт и содержание автодорог местного значения были выделены средства на общую сумму 545,6 млн. тенге, на которые были выполнены работы по текущему ремонту на общей площади 114,9 тыс. кв.м (автодороги областного значения - 51 тыс.м², автодороги районного значения – 63,9 тыс.м²).

На содержание в 2014 году автодорог местного значения выделены из бюджета средства в сумме 358,6 млн. тенге, в том числе на дороги областного значения – 140,4 млн. тенге (из них на зимнее содержание 79,7 млн. тенге, на летнее 60,7 млн. тенге.), на дороги районного значения – 218,2 млн. тенге (из них на зимнее содержание 135,9 млн. тенге, на летнее 82,3 млн. тенге). Работы по содержанию выполняются непрерывно в течение года.

В рамках реализации программы «Дорожная карта занятости 2020» из республиканского бюджета выделена сумма в размере 525,8 млн. тенге на ремонт 54,5 км автодорог районного значения и улиц населенных пунктов.

Передвижение транспортных потоков по Павлодарской области в Россию и обратно, а также к границам соседних областей республики осуществляется по автодорогам:

1) республиканского значения;

- автодорога Кызыл Орда-Павлодар-Успенка-гр.РФ участок км 135-1535;
- автодорога Павлодар-Щербакты-гр. РФ км 0-112;
- автодорога гр. РФ (Омск) – Майкапшагай участок км 191- 408, 419 – 587;
- автодорога Качиры-Михайловка-гр. РФ км 0-108;
- автодорога Ульяновка-Керней-Умуткер-Баянаул-Майкаин-Калкаман участок км 93-324;
- автодорога Астана-Ерментау-Шидерты км 198-252.

2) областного значения:

- автодорога Ленинский – Иртышск – Русская Поляна км 0-272;
- автодорога Ленинский- Аксу-Коктебе-Большой Акжар км 0-220;
- автодорога Ивановка- Трофимовка км 0-95.

Межремонтные сроки службы дорожных одежд капитального типа составляют 15-16 лет для капитального ремонта и 5-6 лет для среднего ремонта.

В последнее время с ростом осевых нагрузок и количеством тяжеловесных автотранспортных средств, темпы разрушения дорожных покрытий существенно ускоряются. Распределение автомобильных дорог областного и районного значения по категориям и типам покрытий представлена в таблице 2.3

Таблица 2.3 - Распределение автомобильных дорог областного и районного значения по категориям и типам покрытий.

Общая протяженность	Категории				Типы покрытий				Мосты	Трубы
	I	II	III	IV	а/б	чернощ ебеноч ное	щебен очное	грунто вое		

Значени е	км	км	км	км	км	км	км	км	км	шт.	шт.
Област- ного	1190,4	0	91	867,6	231,8	82	748,9	348,4	11,1	8	198
Район- ного	3035,6	18	16,5	493,2	2507,9	48,5	749,8	1437,6	758,7	3	488
Всего	4226	18	107,5	1360,8	2739,7	130,5	1498,7	1786	769,8	11	686

В настоящее время участки дорог, находящиеся в неудовлетворительном состоянии, составляют более 30 % от общей протяженности сети местных дорог. На местной сети имеется около 769,8 км грунтовых дорог, проезд по которым в весенне-осенний период полностью или частично затрудняется.

В период ограниченного финансирования дорожной отрасли пропущено 2-3 положенных по межремонтным срокам среднего и капитального ремонта, что привело к значительным разрушениям дорожной одежды на большей части автодорог [18].

В последние годы для восстановления технического состояния дорог вкладываются большие средства на реконструкцию, в то же время недостаточно внимания уделяется среднему ремонту. В результате из года в год накапливается недоремонт автодорог, что потребует в последующем их полного восстановления (реконструкции).

Из-за ограниченности средств не в полной мере производится текущий ремонт автомобильных дорог, что приводит к сокращению срока службы и преждевременному разрушению дорожной одежды и земляного полотна.

Дорожная одежда постоянно подвергается воздействиям нагрузок транспорта и климатических факторов. При движении автомобиля возникают вертикальные и горизонтальные силы, вызывающие напряжения и деформации в дорожной одежде – упругие и остаточные. Накопление остаточных деформаций на проезжей части делает её неровной. На неровностях возникают удары, отрицательно действующие на состояние дорожной одежды и на подвижной состав. В результате дорога становится непригодной для движения с расчетными скоростями, износ дороги быстро растет, возникает необходимость в ремонте. При напряжениях и деформациях, превышающих величины, допустимые для данного типа дорожной одежды возникают разрушения дорожной одежды и основания, а также образуются пучины. В таких случаях восстановление дороги возможно проведением реконструкции или капитального ремонта. До капитального ремонта нормальное техническое состояние поддерживается проведением текущих (ежегодно) и средних ремонтов с периодичностью 1 ремонт в 5-7 лет.

Остановить процесс преждевременного разрушения возможно лишь при строгом соблюдении норм на содержание. Это касается в первую очередь участков дорог, прошедших реконструкцию и капитальный ремонт.

Динамика потребности ремонта за последние 3 года на автомобильных дорогах местного значения показывает рост потребности по капитальному и

среднему ремонту.

Как показывают результаты осмотров, ежегодно разрушается в среднем 100 км автодорог местного значения, в среднем за год всеми видами ремонта приводится в порядок около 70-80 км. Учитывая, что протяженность автодорог местного значения, требующих ремонта составляет 1085 км, то восстановить местную сеть при сохранении существующего уровня финансирования невозможно. Таким образом, для снижения разрыва потребности и фактического годового объема дорожно-ремонтных работ на автомобильных дорогах необходимо увеличение ежегодно выполняемого среднего ремонта с 40,0 км до 500 км и капитального ремонта с 10 до 50 км.

Однако, по причине недостаточного финансирования, необходимые работы по капитальному и среднему ремонту автомобильных дорог производятся в не полном объеме. В то же время, увеличение бюджетных расходов на средний ремонт, текущий ремонт и содержание автомобильных дорог по сравнению с предусмотренным объемом финансирования позволит улучшить их транспортно – эксплуатационное состояние.

Анализ структуры расходов по видам ремонта свидетельствует, что значительная часть средств направляется на реконструкцию и капитальный ремонт. Данная тенденция сохраняется в течение последних лет и приводит к тому, что при растущих объемах инвестиций по-прежнему выделяется недостаточно средств на средний и текущий ремонты автомобильных дорог. Кроме того, недостаточное выделение средств сегодня на средний ремонт приведет в последующем к выполнению на этих участках капитального ремонта, который стоит в 6-7 раз дороже среднего ремонта.

Динамичное развитие экономики в последние годы отразилось на темпах роста интенсивности движения и объемах грузовых перевозок на автомобильных дорогах области. Сегодня на большей части местной сети автомобильных дорог интенсивность движения в пределах 500-2000 автотранспортных средств в сутки и продолжает увеличиваться до 7-8 % в год, на отдельных участках она соизмерима с загруженностью республиканской сети.

С учетом дальнейшего роста интенсивности, для обеспечения бесперебойного автотранспортного сообщения, в перспективе необходимо произвести перевод со щебеночного на чернощебеночное более 100 км дорог.

Автомобильный транспорт

В 2014 году автомобильным транспортом Павлодарской области было перевезено 1195 млн. пассажиров, что составило 100,1% к аналогичному периоду 2013 года, пассажирооборот составил 23,1 млрд. пкм или 100,1% к уровню 2013 года. Динамика перевозки пассажиров 2010 – 2014 годов представлена на рисунке 2.4

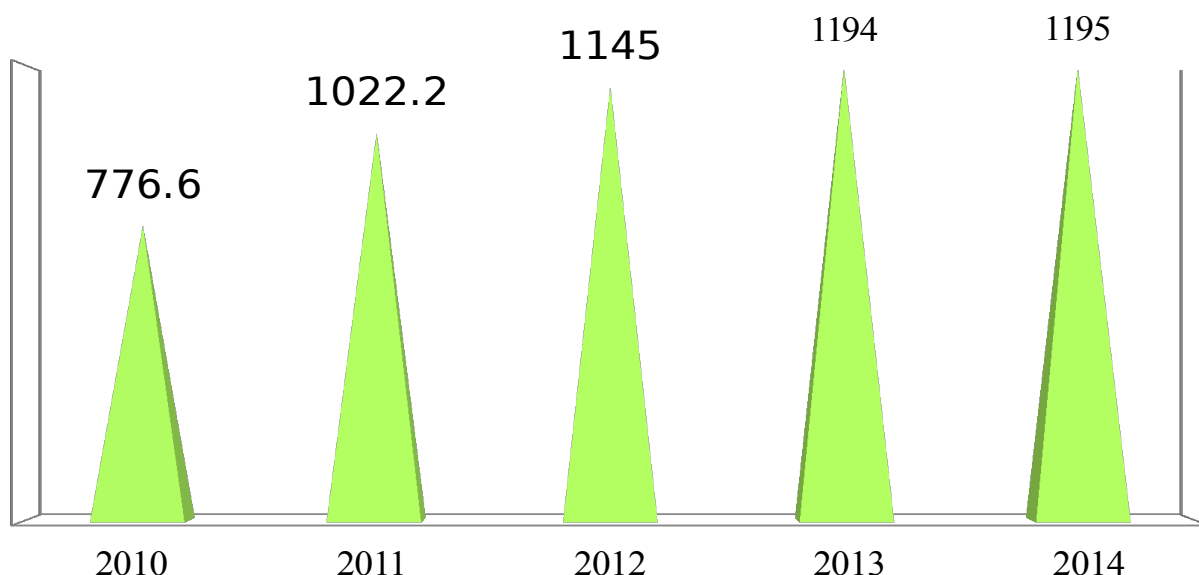


Рисунок 2.4 - Динамика перевозки пассажиров, млн. человек

В Павлодарской области 2014 году было перевезено грузов в объеме 91,8 млн. тонн, что на 10,3 % больше объема 2013 года, а грузооборот составил 30,7 млрд. ткм или 100% к объему 2013 года. Динамика перевозки грузов 2010 – 2014 годов представлена на рисунке 2.5.

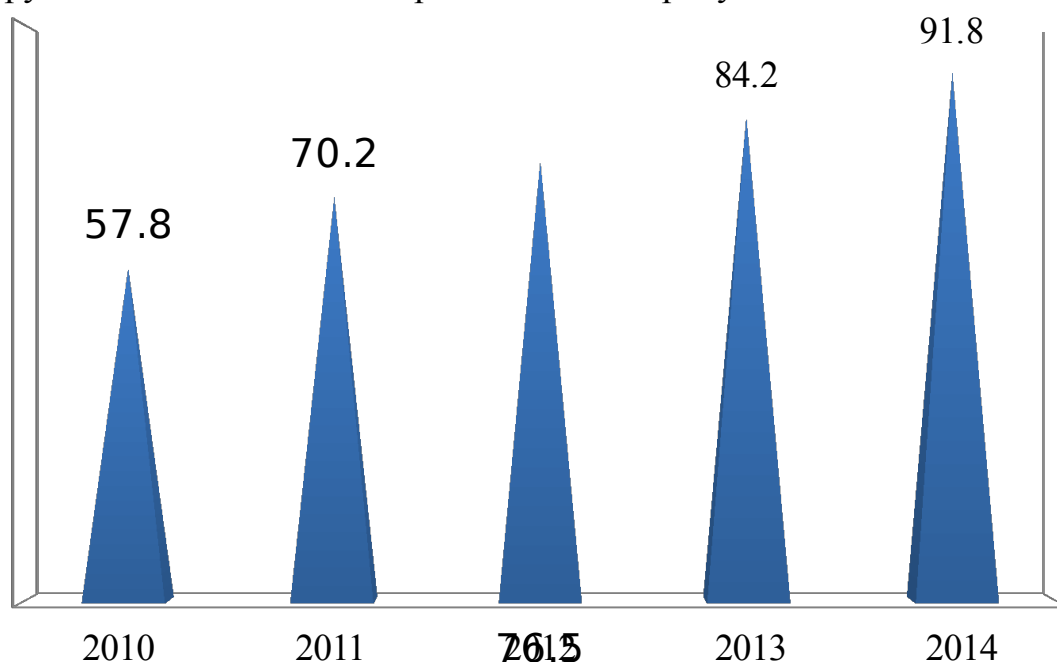


Рисунок 2.5 - Динамика перевозки грузов, млн. тонн

Пассажирская маршрутная сеть области состоит из 63 внутриобластных маршрутов, 55 городских (в г. Павлодаре – 34 автобусных и микроавтобусных маршрутов и 11 трамвайных маршрутов, в г. Экибастузе – 10 автобусных

маршрутов, в г. Аксу – 11 автобусных маршрутов), 43 внутрирайонных маршрутов.

Кроме этого в области действуют 11 межобластных маршрутов, которые обеспечивают пассажирскими перевозками город Павлодар с городами Астана, Алматы, Усть-Каменогорск, Семей, Кокшетау, Караганда, Петропавловск, Курчатов, Темиртау.

Также действуют 12 международных маршрутов, которые соединяют город Павлодар с приграничными регионами Российской Федерации такими городами как Омск, Новосибирск, Барнаул, Томск, Карасук, Славгород, Купино. Ежегодно на летний период открывается сезонный международный маршрут Павлодар - Красноярск РФ.

Внутриобластные маршруты обслуживают 7 ТОО и 37 индивидуальных предпринимателя, у которых имеется 271 единиц автотранспорта. Срок эксплуатации автобусов и микроавтобусов до 3 лет составляет 8 % от общего числа автотранспортных средств, от 3 до 7 лет – 27%, от 7 до 12 лет – 16 %, свыше 12 лет – 47 %.

В городе Павлодаре маршрутная сеть состоит из 34 регулярных маршрутов, в том числе 25 автобусных маршрута (3 маршрута обслуживается автобусами малого класса), 2 из которых являются сезонными и 9 микроавтобусных маршрутов.

На линии городских маршрутов работают порядка 188 единиц автобусов и 392 микроавтобусов. Всего с учетом резерва предприятия общественного автотранспорта располагают 580 единицами автобусов и микроавтобусов. При открытии дачного сезона количество автобусов увеличивается на 15-20%.

Обслуживание городских маршрутов по итогам конкурсов на право их обслуживания осуществляется 9-ю предприятиями и фирмами (ТОО «Автобусный парк № 1», ТОО «Пассажирский транспортный альянс», ТОО «Павлодарский автокомбинат», ТОО ТФ «Таксомотор», ТОО «РАС», ТОО «Гортранс», ТОО «Женис kz», ИП «Шаихов Е.К.», ОО «Павлодарское городское добровольное общество инвалидов «Оптимист»).

Маршрутная сеть в основном обеспечивает беспересадочную доставку пассажиров во все микрорайоны города, а также до населенных пунктов расположенных в сельской зоне города. В весенне-летний период обслуживание 20 дачных садоводств осуществляют 20 городских автобусных маршрутов.

Кроме этого перевозку пассажиров в областном центре также осуществляет АО «Трамвайное управление города Павлодара» в весенне-летний период 11-ю основными и 5-ю специальными маршрутами, в осенне-зимний период – 9-ю основными и 6-ю специальными маршрутами.

В городе Экибастузе действует 9 автобусных маршрутов, которые обслуживаются 3-мя автоперевозчиками - ТОО «Маис», ТОО «Жоламан-ЭК», ТОО «ЦУПТ». На данных маршрутах используются автобусы марки Volvo, Skania, Хуанхай, Хайгер в количестве 55 единиц. Средний срок эксплуатации автобусов составляет 15 лет, из них со сроком до 7 лет – 12 единиц (в т. ч. 2011 года выпуска 7 единиц), от 7 до 20 лет – 43 единицы.

В городе Аксу действует 12 автобусных маршрутов, обслуживаемые автоперевозчиком ТОО «Аксуское ПАТП». Обслуживание маршрутов в городе Аксу производится автобусами марки Volvo, Хуанхай, Хайгер в количестве 31 единицы. Средний срок эксплуатации автобусов составляет 16 лет. Из них со сроком до 7 лет – 4 единицы, от 7 до 20 лет – 25 единиц, свыше 20 лет - 2 единицы.

Внутрирайонные пассажирские перевозки. Для обеспечения автобусных сообщений между населенными пунктами сельских округов и районными центрами в области действуют 43 внутрирайонных маршрута в том числе 2 внутрипоселковых маршрута. Данные внутрирайонные маршруты субсидируются из районного бюджета.

В Павлодарской области перевозки пассажиров и багажа такси в городах осуществляют 67 фирм и индивидуальных предпринимателя, в том числе 38 в городе Павлодаре, 18 в городе Экибастузе, 11 в городе Аксу.

В связи с выходом нормативно-правовых актов в сфере транспорта, увеличения пассажирских перевозок автомобильным транспортом в Павлодарской области особую роль стали играть автовокзалы и автостанции.

Во всех городах и районных центрах области функционируют автовокзалы и автостанции, всего действуют 3 автовокзала 8 автостанций и 5 пунктов обслуживания пассажиров.

В настоящее время в области действуют (открыты) следующие автовокзалы и автостанции:

- автовокзал г. Павлодара (ТОО «Автовокзалсервис»);
- автовокзал г. Павлодара (ТОО «Сапаржай Павлодар»);
- автовокзал г. Экибастуза (ТОО «Автовокзал Экибастуза»);
- автостанция г. Аксу (ТОО «Аксу бекеті»);
- автостанция с. Баянаул Баянаульского района (ТОО «Баянаульское ПАТП»);
- автостанция с. Иртышск Иртышского района (ТОО Иртышское ПАТП»);
- автостанция с. Теренколь Качирского района (ИП «Ермаков С.М.»);
- автостанция с. Коктобе Майского района (ИП «Шакирова Б.А.»);
- автостанция с. Успенка Успенского района (ИП «Нуралинова А.М.»);
- автостанция с. Щербакты Щербактинского района (ИП «Телегенов Ж.К.»);
- автостанция с. Калкаман Аксуского района (ИП «Симонович Н.П.»).

Также открыты пункты обслуживания пассажиров в селе Актогай, Железинка, Акку, Майкаин.

Автовокзалы и автостанции действуют на основании договора с местным исполнительным органом области по вопросам организации обслуживания пассажиров и перевозчиков, осуществляющих регулярные международные, междугородные межобластные, междугородные внутриобластные, пригородные и соединяющие населенные пункты: поселки, аулы (села) с районными или областными центрами, с городами республиканского значения (столицей) – автомобильные перевозки пассажиров и багажа, заключаемого на срок не менее 5 лет.

Автовокзалы и автостанции должны выполнять следующие основные функции:

- организация продажи проездных документов (билетов);
- организация соблюдения расписания движения автобусами, микроавтобусами по маршрутам;
- организация безопасной посадки и высадки пассажиров, загрузки и разгрузки багажа;
- обеспечение мер по соблюдению безопасности перевозок пассажиров, проведению предрейсового медицинского осмотра водителей и контроля технического состояния автобусов, микроавтобусов, в случае если выполнение данной функции не представляется возможным перевозчиками;
- информационное обеспечение пассажиров;
- организация хранения багажа и ручной клади;
- обеспечение пассажиров условиями для ожидания начала поездки;
- информирование автовокзалов и автостанций существующей маршрутной сети - о наличии свободных или освобождающихся мест в автобусах (микроавтобусах).

Воздушный транспорт

В сфере гражданской авиации в области осуществляет деятельность АО “Аэропорт Павлодар”.

Постановлением Правительства Республики Казахстан от 24 октября 2006 года №1020 сто процентов акций АО “Аэропорт Павлодар” переданы АО “ФНБ “Самрук-Казына”.

Аффилированных и зависимых предприятий в составе общества нет. Профиль деятельности предприятия – воздушный транспорт. Основной вид деятельности – наземное обслуживание воздушных судов и пассажиров в аэропорту города Павлодара.

В настоящее время с аэропортом города Павлодара сотрудничают такие авиакомпании как ОАО “Эйр Астана”, ОАО “Сибирь”, ФГУП “ГТК “Россия”, РУП НАК “Белавиа”, АО АК “ЕвроАзияЭйр”, АК “Иртыш Эйр”, АК “Сапсан”. В 2006 году в аэропорту города Павлодара были выполнены капитальный ремонт искусственной взлетно-посадочной полосы аэродрома, ремонт (усиление) рулевых дорожек, а также произведена замена светосигнального оборудования. В настоящее время инфраструктура аэропорта отвечает международным нормам и требованиям.

В настоящее время аэропортом города Павлодара принимаются воздушные суда марки “Airbus 319/320” (А-319/320), “Fokker-50”, Ту-154, В-737, Як-42.

С аэропорта города Павлодара выполняются авиарейсы в города Астана, Алматы, Москва, сезонные рейсы Павлодар – Анталия, Павлодар – Минск, Павлодар – Санкт-Петербург.

В 2014 году аэропортом города Павлодара обработано грузов, почты – 284 тонны, что составляет 102,9% к уровню прошлого года. Количество отправленных аэропортом пассажиров за этот период составило 120,8 тыс.

человек или 95,9% к 2013 году. Динамика обработки грузов в аэропорту г. Павлодара представлена на рисунке 2.6

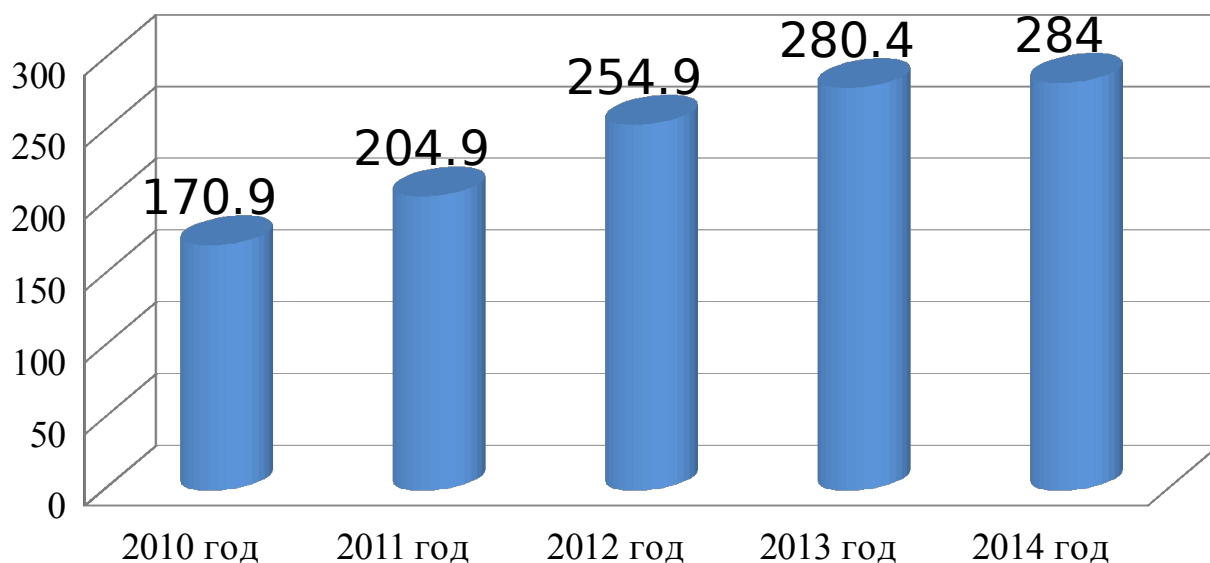


Рисунок 2.6 - Динамика обработки грузов в аэропорту г. Павлодара (млн. тонн)

С начало 2015 года авиакомпания «Эйр Астана» осуществляет авиaperевозки по направлению Астана – Павлодар – Астана 4 раза в неделю (1,2,5,6 дням недели).

Также с 15 февраля 2015 года авиакомпания «Скат» по данному же авиарейсу осуществляет авиaperевозки с курсированием 2 раза в неделю (4,7 дням недели).

Речной транспорт

В сфере речного транспорта в Павлодарской области действует АО “Павлодарский речной порт”, которое оказывает услуги по добыче и транспортировке речного песка на строительные объекты области, а также участвует на перевозках грузов в транзитном сообщении. Приписной флот состоит из буксирных теплоходов, сухогрузных и наливных барж.

В 2014 году речным транспортом перевезено грузов в объеме 858,5 тыс. тонн, что на 130,2% больше объема 2013 года, грузооборот составил 9,2 млн. ткм, что составило 86,8 % от объема 2013 года. Динамика перевозки грузов речным транспортом Павлодарской области представлен на рисунке 2.7

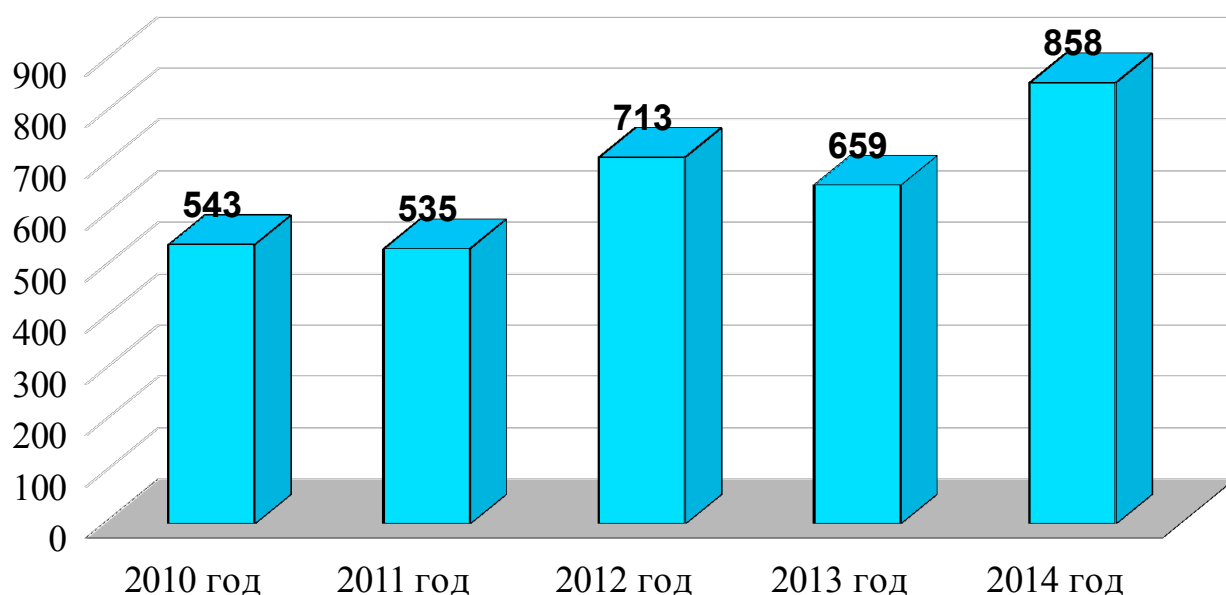


Рисунок 2.7 -Динамика перевозки грузов речным транспортом Павлодарской области, тыс тонн

Отсутствие необходимых глубин и габаритов судового хода на российской части реки Иртыш препятствует развитию в полном объеме речных грузоперевозок, как внутренних так и межгосударственных.

Так, в 2012 году щебня было отгружено и доставлено в РФ – 96 509 тонн; в 2013 году – 92 793 тонны; в 2014 году – 92 391 тонна.

Для обеспечения необходимых глубин и габаритов в 2014 году РГКП «Павлодарское предприятия водных путей» были проведены дноуглубительные работы на Павлодарской части реки Иртыш в объеме 2,0 млн. м³.

2.3 Перспективы развития и стратегические задачи транспортной инфраструктуры

Являясь производителем продукции с высокой добавленной стоимостью, железнодорожный транспорт потребляет большой объем и номенклатуру продукции других отраслей экономики. В настоящее время значительная часть товарно-материальных ценностей (комплектующих, оборудования) производится за пределами Казахстана. Ежегодный импорт продукции превалирует над объемом продукции отечественных производителей, чей вклад в развитие железнодорожной отрасли недостаточен, чтобы обеспечить ее стабильное развитие.

С учетом потребностей отрасли в обновлении активов имеется значительный потенциал развития импортозамещающих производств на территории Казахстана. До настоящего времени указанный потенциал не реализуется в связи с недостатком инвестиционных ресурсов, генерируемых основной деятельностью железнодорожного транспорта[19].

Существующее состояние железнодорожной отрасли Республики Казахстан характеризуется дисбалансом между растущими требованиями потребителей к ассортименту, гибкости, качеству и клиентоориентированности сервиса, скорости, надежности и контрактной срочности доставки с одной стороны, и физически изношенными активами, морально устаревшими технологиями, неконкурентоспособными характеристиками услуг и неадекватной рыночным реалиям институциональной структурой с другой стороны.

В сложившейся экономической модели отрасли основные сегменты отрасли (инфраструктура и перевозки грузов и пассажиров) функционируют в монопольном режиме под жестким и неэффективным государственным регулированием.

В краткосрочном периоде государственное регулирование тарифов за железнодорожные перевозки порождает институциональную «ловушку», при которой обеспечение финансового результата железной дороги зависит от постоянного повышения тарифов, что стимулирует рост затрат, снижает мотивацию, качество и эффективность использования ресурсов, которое, в свою очередь, приводит к ухудшению финансовых показателей и необходимости повышения тарифов.

Еще 10 лет назад наличие казахстанских вагонов на рынке превышало потребности, а сегодня 20% погрузки осуществляется в неказахстанские вагоны. Государственное регулирование с учетом постоянного выбывания активов приводит к потере рынка казахстанскими поставщиками услуг и является фактором сдерживания роста экономики государства.

При реализации реформ на железнодорожном транспорте в течение последних 10 лет были определены следующие цели:

- адаптация железнодорожного транспорта к рынку при условии сохранения государственного контроля над магистральной железнодорожной сетью (далее - МЖС);
- обеспечение доступности, эффективности, безопасности и качества услуг железнодорожного транспорта за счет развития конкуренции в перевозочной и обеспечивающей деятельности;
- создание институциональных условий для вовлечения частной инициативы и инвестиций в отрасль;
- развитие импортозамещающей производственной базы железнодорожного транспорта [20].

В целом реформа железных дорог была направлена на повышение эффективности и качества услуг путём либерализации, вовлечения частной инициативы и инвестиций. Правительством Республики Казахстан адаптирован подход, принятый в Европейском Союзе и заключающийся в вертикальном (функциональном) разделении железнодорожной инфраструктуры и перевозочной деятельности, и развитии конкуренции.

В ходе реформы железнодорожной отрасли Казахстана были достигнуты следующие промежуточные результаты:

- выделены непрофильные виды хозяйственной деятельности и социально-бытовые активы, такие как школы и больницы, и переданы местным органам власти;
- выделены ремонтные предприятия в конкурентный сектор;
- осуществлено организационное и финансовое разделение пассажирских и грузовых перевозок;
- начато частичное государственное субсидирование пассажирских перевозок.

Несмотря на проведённые мероприятия по реформированию отрасли, на сегодняшний день ситуация далека от возможности предоставления доступа к услугам МЖС независимым грузовым перевозчикам. Отсутствует (обязательное для выбранной отраслевой модели) функциональное разделение услуг МЖС и перевозочной деятельности, хотя выполнены организационные преобразования и произведено перераспределение активов.

Изменение структуры и открытие рынка на отдельных сегментах не повлекли принципиального изменения регуляторной модели отрасли. Несмотря на сужение сферы естественной монополии, перевозочная деятельность сразу же попала под ценовое регулирование в соответствии с антимонопольным законодательством.

Сохранилось перекрестное субсидирование (явление макроэкономической политики государства по поддержке определенных отраслей за счет регулирования железнодорожных тарифов) пассажирских перевозок за счет грузовых и низкодоходных перевозок грузов за счет высокодоходных.

Институциональные преобразования на железной дороге проходили по отношению к другим секторам транспортного комплекса наиболее сдержанными темпами. Дальнейшее развитие рыночных отношений в этом секторе определено среднесрочной отраслевой программой развития железнодорожного транспорта Республики Казахстан, одобренной Правительством Республики Казахстан. Программой предусмотрены поэтапная коммерциализация всей деятельности на железной дороге, создание нескольких железнодорожных операторов с равным доступом к инфраструктуре и обеспечение условий для их конкуренции на рынке транспортных услуг. Кроме этого решаются вопросы сегментации пассажирских перевозок и создания отдельной акционерной компании.

Стратегия действий это реализация инвестиционных программ по расширению сети транспортных коммуникаций, интеграция в международную транспортную систему и развитие транзитного потенциала через участие в межгосударственных ассоциациях. Создание сети предприятий, обеспечивающих полное удовлетворение потребностей в ремонтно-восстановительных работах. Обеспечение стандартов мирового информационного обмена, в т.ч. между государственными органами:

- продолжение работы по реализации Программы реструктуризации железнодорожного транспорта;

- продолжение работы по интеграции транспортной системы Казахстана в мировую и региональные транспортные системы путем заключения двусторонних межправительственных соглашений об осуществлении международных автомобильных перевозок и присоединения к международному соглашению по страхованию автотранспорта (по системе «Зеленая карта»);

- принятие комплексных маркетинговых мер по увеличению объемов сухих грузов, в частности стабилизации отгрузки через порт Актау объемов зерна, роста транзитных перевозок и привлечения новых видов грузов;

- совершенствование системы государственного регулирования рынка авиационных услуг и работ.

Необходимо формирование единого транспортно-коммуникационного пространства, реализация принципов мультимодальных перевозок и транспортной логистики. Обеспечение транспортной доступности для всех населенных пунктов республики, удовлетворение потребности граждан в транспортных услугах, соответствующих по качеству мировому уровню и ориентированных на нужды потребителя. Повышение рентабельности отрасли, рост доходов от транзита, начало возврата заемных средств.

Формирование национальной транспортной инфраструктуры. Переход к концептуально единой стратегической модели развития транспортного комплекса, скоординированного планирования деятельности на республиканском и региональном уровнях.

Достижение согласованности позиций транспортной отрасли со стратегическими интересами предприятий экспортоориентированного и импортозамещающего комплексов республики.

Развитие мультимодальных перевозок, реализация принципов транспортной логистики, совершенствование транспортной инфраструктуры в пунктах непосредственного взаимодействия различных видов транспорта.

Разработка методики достоверного статистического учета пассажирских и грузоперевозок, в особенности перевозок автомобильным транспортом.

Создание единого информационного пространства отрасли и технической базы информатизации.

Создание лизинговых транспортных компаний для обеспечения сельскохозяйственных и социально значимых городских пассажирских перевозок.

Развитие конкурентной среды на рынке транспортных услуг. Повышение технического и технологического уровня существующих транспортных сетей.

Формирование рациональных структур транспортных сетей совершенствование транспортной инфраструктуры активно развивающихся западных регионов Казахстана.

Стратегия опережающего развития, достижение мультипликативного эффекта в целом по экономике посредством усиления регулирующей роли государства

Разработка программ государственного регулирования процессов движения и доставки продукции сельского хозяйства, промышленности, строительства, торговли.

Снижение ресурсоемкости функционирования транспортной инфраструктуры за счет межотраслевой технологической и организационной кооперации.

Использование научного потенциала имеющихся отраслевых научно-исследовательских институтов и формирование в транспортном комплексе современного инновационного сектора.

Создание сети предприятий малого и среднего бизнеса по выпуску комплектующих материалов и оборудования для транспортного комплекса.

Принятие основополагающих законов, развивающих и адаптирующих Закон Республики Казахстан “О транспорте” к динамике развития рынка транспортных услуг.

Разработка механизма государственного регулирования частных внутриреспубликанских перевозок пассажиров и грузов, услуг по ремонту и обслуживанию автотранспортных средств.

Установление полномочий, ответственности и порядка взаимодействия центральных органов власти с местными исполнительными органами и частным сектором в области управления транспортной деятельностью.

Создание нового тарифного прейскуранта с полным учетом дифференциации в зависимости от объемов, направлений, дальности, сезонности, ценности и других параметров.

Разработка и введение социальных стандартов транспортного обслуживания населения и механизмов их реализации, в том числе с адресной поддержкой отдельных социальных групп.

Реализация намеченных целей будет достигнута в первую очередь через создание полноценной финансово-кредитной системы отрасли.

Рационализация государственной поддержки транспортно-коммуникационного комплекса требует пересмотра финансового обеспечения. В условиях рыночных отношений должны совершенствоваться подходы к планированию развития дорожной сети. Мировая практика показывает: чем четче определены источники поступлений средств, тем выше их целевое использование и собираемость.

В настоящее время протяженность судоходных внутренних водных путей составляет более 4 тыс. км. Нарушение сложившихся хозяйственных связей и уменьшение объема производства в большинстве отраслей, особенно в строительстве, а также отсутствие сквозного судоходства на реке Иртыш по причине незаконченного строительства Шульбинского шлюза привели к резкому сокращению объемов перевозок.

Ежегодное сокращение (до 2000 года) государственных ассигнований на содержание водных путей привело к обострению проблемы безопасности судоходства и закрытию отдельных судоходных участков.

Парк технологического оборудования промышленных предприятий, который более четверти века назад вполне удовлетворял потребности ремонта пароходов, в настоящее время совершенно не отвечает требованиям технического обслуживания судов, оснащенных современным судовым оборудованием.

Инвентарный парк водного транспорта составляют 965 речных судов и 23421 маломерное судно, 80% парка которых выработали свой ресурс.

Стратегическими задачами по реализации политики удовлетворения внутренних потребностей являются:

- формирование национальной транспортной инфраструктуры;
- стратегия опережающего развития, достижение мультипликативного эффекта в целом по экономике посредством усиления регулирующей роли государства.

Перспективами развития транспортной инфраструктуры является:

1) создание на территории Казахстана современной транспортно-логистической системы, обеспечивающей высокую и эффективную транспортную связность внутри страны, увеличение грузопотоков по территории Республики Казахстан и координацию работы всех видов наземного, морского и воздушного транспорта;

2) комплексное обеспечение села и малых городов качественным транспортным сообщением;

3) развитие местной транспортной инфраструктуры в регионах;

4) обеспечение интеграции транспортной инфраструктуры Казахстана в мировую транспортную систему;

5) создание «инфраструктурных центров» в регионах страны.

3. Совершенствование системы государственного регулирования транспортной инфраструктуры

3.1 Методы государственного регулирования транспортной инфраструктурой

Транспорт является одной из ключевых отраслей любого государства. Объем их услуг во многом зависит от состояния экономики страны. Однако сам транспортный комплекс часто стимулирует повышение уровня активности экономики. Он освобождает возможности, таящиеся в слаборазвитых регионах страны или мира, позволяет расширить масштабы производства, связать производство и потребителей.

Особое место транспорта в сфере производства заключается в том, что, с одной стороны, транспортная промышленность составляет самостоятельную отрасль производства, а потому особую отрасль вложения производственного капитала. Но с другой стороны, она отличается тем, что является продолжением процесса производства в пределах процесса обращения и для процесса обращения [21].

Особое место среди различных видов транспорта занимает автомобильный. Он более мобилен по своей природе и менее зависит от внешних факторов.

В большинстве стран, в том числе и в Казахстане, автомобильный транспорт занимает ведущее место по объемам перевозок грузов и пассажиров.

Развитие рыночных отношений в Казахстане привело к разрушению существовавшей прежде отраслевой системы управления автомобильным транспортом. Несмотря на то, что этот процесс был сам по себе необходимым и естественным, первоначальный эффект был явно отрицательным - резко возросло количество дорожно-транспортных происшествий и их тяжесть, снизились объемы перевозок и выпуск парка подвижного состава и т.д. В значительной степени это было обусловлено тем, что взамен существовавшей системы отраслевого управления автомобильным транспортом не была создана эквивалентная система государственного управления и регулирования транспортной деятельности, адаптированная к условиям рыночного хозяйствования. Предприятия и организации транспорта остались один на один с рыночной стихией.

В процессе приватизации и демонополизации транспортного производства образовалось большое количество частных перевозчиков и малых АТП, которые возглавили не подготовленные для этих целей руководители.

Вместе с тем, опыт развитых зарубежных стран показывает, что рыночные отношения в экономике ни в коей мере не исключают, а наоборот предполагают создание развитой и эффективной системы многостороннего государственного регулирования транспортной деятельности.

Регулирование рынка транспортных услуг предполагает сочетание экономических и административных методов воздействия на работу транспорта, осуществления регулирования, как в долгосрочной перспективе,

так и в режиме оперативных воздействий.

В основе управления бизнесом за рубежом лежит доктрина "невмешательства", своими корнями уходящая в ранний капитализм 18 века [22]. Она предусматривает, что правительство не должно вмешиваться в деятельность частных лиц, занимающихся предпринимательством, а должно предоставлять им свободу действий.

Основные операции транспорта необходимо регулировать в интересах общественной безопасности (дорожного движения и экологической).

Во многих случаях транспорт является естественной монополией, что представляет собой сдерживающий фактор его развития.

Чаще всего транспорт сильно подвержен конкурентной борьбе. Это ведет к снижению заработной платы работающих в отрасли.

Социальные затраты транспорта очень велики, в связи с этим их необходимо учитывать и перераспределять. Автомобильный транспорт не может существовать без таких элементов, как автомобильные дороги, стоянки и т.п. Это обуславливает дополнительное финансирование.

Транспорт вместе с системой материально-технического снабжения и связью является частью инфраструктуры национальной экономики и одновременно стимулятором ее развития.

Транспорт, в связи с высоким коэффициентом перевозимости производимых товаров, является отраслью, прогрессивно стимулирующей инфляционные процессы. В связи с этим, в условиях нестабильной экономической обстановки необходим контроль за уровнем тарифов.

Транспорт является центральным звеном при ликвидации чрезвычайных ситуаций и играет важную роль в обеспечении обороноспособности страны.

Методы регулирования транспортной деятельности укрупненно можно подразделить на нормативно-правовые; экономические; комплексные.

Нормативно-правовые методы по области своего воздействия, своей направленности могут быть подразделены на определяющие безопасность и регулирующие рынок транспортных услуг.

В числе нормативно-правовых актов, регулирующих безопасность автомобильного транспорта, можно отметить правила дорожного движения, правила перевозок опасных грузов, правила перевозок пассажиров и багажа, стандарты по экологической безопасности и т.д.

К методам регулирования рынка транспортных услуг следует отнести: лицензирование; квоты и разрешения (например, для международных перевозок); ограничения (числа компаний, размеров парка и др.).

Среди экономических методов можно выделить комплексные и частные. Комплексные методы предполагают изменение системы производственных отношений, и в частности отношений собственности. Это национализация транспортных компаний либо их приватизация. Частные методы экономического регулирования транспортной деятельности осуществляются при неизменной системе производственных отношений. Это: налоги, тарифы, штрафные санкции, оплата дополнительных операций, кредитов, дотаций и т.д.

Синтетические методы регулирования автотранспортной деятельности представляют собой синтез нормативно-правовых и экономических мер, которые сложно разделить и обособить. Так, например, в Финляндии при лицензировании перевозок туристов автобусами, перед автотранспортными фирмами ставится обязательство отработки определенного времени на городских маршрутах [22].

В основе государственного регулирования сохраняется генеральный принцип свободы предпринимательской деятельности, что означает равную для всех субъектов рынка возможность оказывать транспортные и связанные с ними сервисные услуги. Основное внимание переключается с приватизационных моментов на совершенствование отношений субъектов рынка всех форм собственности, формирования условий для их эффективного развития.

При этом государство продолжает сохранять за собой право собственности за важнейшими транспортными коммуникациями (магистральные автомобильные и железные дороги, водные пути) и ключевыми объектами транспортной инфраструктуры (аэропорты республиканского значения, различные навигационные, диспетчерские службы и т.п.), коммерциализируя лишь ту часть их деятельности, которая не связана с обеспечением национальной безопасности и безопасности движения.

Объекты транспортной инфраструктуры, имеющие региональное значение, передаются в управление местным исполнительным органам, а сервисные предприятия транспортной инфраструктуры, деятельность которых может осуществляться в конкурентной среде выводятся из состава республиканских государственных предприятий и приватизируются.

Развитие рыночных отношений и ликвидация прямого административного управления транспортом воспринимается как ликвидация системы государственного регулирования вообще.

Предлагаемые меры по государственному регулированию транспортной деятельностью воспринимаются нередко как вмешательство в хозяйственную деятельность предприятий.

Однако, государственное регулирование транспортной деятельности осуществляется путем создания единой нормативной правовой базы на транспорте, налогообложения, кредитования, осуществления инвестиционной, единой социальной и научно-технической политики, лицензирования, а также контролем за соблюдением законодательства Республики Казахстан.

Обеспечение на всей территории Республики Казахстан единых требований и норм для осуществления транспортной деятельности, утвержденных в установленном порядке.

Обеспечение целевой государственной поддержки только в тех случаях, когда необходимый уровень предложения услуг транспорта общего пользования не может быть обеспечен за счет деятельности физических и юридических лиц, оказывающих данный вид услуг.

Обеспечение свободы выбора клиентом субъекта автотранспортной

деятельности, а также свободы выбора между использованием собственных автотранспортных средств и услуг перевозчика.

Защита прав потребителей на основе контроля за соблюдением требований нормативных правовых актов.

Обеспечение свободы договорных тарифов.

Задачи государственного регулирования на автомобильном транспорте.

Основными задачами государственного регулирования на автомобильном транспорте являются:

- обеспечение потребностей физических и юридических лиц в перевозках;
- разработка требований и технических условий для безопасного и экологически безвредного осуществления транспортной деятельности и контроль за их соблюдением;
- регламентация и контроль качества работ и услуг в сфере транспортной деятельности;
- установление и контроль выполнения правил добросовестной конкуренции на рынке транспортных услуг;
- повышение конкурентоспособности казахстанских перевозчиков на рынке международных автомобильных перевозок и защита внутреннего рынка автотранспортных услуг;
- контроль за исполнением международных договоров, касающихся автомобильного транспорта, к которым присоединилась Республика Казахстан;
- контроль за соблюдением законодательства в области транспорта.

Общее регулирование деятельностью транспорта осуществляется уполномоченным государственным органом на транспорте.

Регулирование транспортной деятельностью на региональном уровне осуществляется местными исполнительными органами, в пределах предоставленной законодательством Республики Казахстан компетенции, действующими в рамках единой транспортной политики, определяемой уполномоченным государственным органом на транспорте[23].

В части государственного регулирования транспортной отрасли области приняты ряд нормативных документов. А именно:

- решение акима области от 17 февраля 2002 года № 47 “Об уполномоченном органе и порядке организации проведения тендеров на услуги пригородных и междугородных пассажирских перевозок”;
- решение акима области от 7 июля 2002 г. № 1-94-р “Об организации перевозок в пригородном железнодорожном сообщении”
- постановление акимата Павлодарской области от 22 апреля 2005 года № 150/4 “Об уполномоченном органе на управление пассажирским транспортом области”;
- решение акима области от 11 ноября 2011 года № 126-р “О некоторых вопросах в сфере организации регулярных пассажирских перевозок автомобильным транспортом”.

3.2 Совершенствование механизма государственной поддержки и меры по привлечению инвестиций в транспортную инфраструктуру.

В качестве основного регулирующего инструмента используется нормативное правовое обеспечение.

Основными задачами по его совершенствованию являются:

- разработка нормативного правового обеспечения деятельности в отдельных секторах транспортного комплекса;
- дальнейшая реструктуризация в секторах транспортного комплекса, занимающих монопольное положение на рынке транспортных услуг;
- совершенствование тарифной политики, обеспечивающей удовлетворение платежеспособного спроса на перевозки и позволяющей снижать транспортные издержки, а также накапливать оборотные средства для обновления парка транспортных средств;
- правовое закрепление тендерных процедур на право предоставления услуг по социально-значимым пассажирским перевозкам в городском, региональном, междугороднем и международном сообщении;
- создание правовой базы для организации и строительства частных и платных автомобильных дорог;
- разработка механизмов деятельности и нормативной правовой основы для современных транспортных технологий - логистики и мультимодальных перевозок и т.д.;
- разработка механизмов правового регулирования таких современных процедур привлечения инвестиций, как лизинг, концессия и т.д.;
- возвращение к практике лицензирования отдельных видов перевозочной и обеспечивающей деятельности с целью повышения их безопасности и качества, придания финансовой "прозрачности" и компетентности их осуществления;
- совершенствование (гармонизация) нормативной базы Систем сертификации в транспортном секторе, а также приведение в соответствие с международными стандартами правил технической эксплуатации транспортных средств.

Все законодательные и нормативные акты, регламентирующие деятельность транспортного комплекса и отдельных его секторов, разрабатываются с учетом сближения их правовой основы с требованиями международного права, а также международных организаций, членом которых является Республика Казахстан[24].

Другим инструментом государственного регулирования является администрирование, основными задачами по совершенствованию которого являются:

- оптимизация управленческой деятельности Министерства транспорта и коммуникаций с целью обеспечения комплексного развития и скоординированной деятельности всех секторов транспортного комплекса в рамках единой транспортной политики и системы;
- формирование и усиление функций региональных органов управления

транспортного комплекса в сферах обеспечения безопасности, лицензирования и сертификации, разработки региональных программ и предложений для республиканских программ развития отрасли, контроля за их реализацией, а также за использованием выделяемых бюджетных средств и т.п.;

- разграничение и закрепление полномочий заинтересованных министерств и ведомств в вопросах формирования транспортной политики во внешнеэкономической деятельности;

- координация работы видов транспорта при перевозках в смешанном сообщении, а также скоординированное развитие видов транспорта при освоении новых территорий и реконструкции существующих сетей; усиление роли экспедиторских компаний и логистических центров; дальнейшая оптимизация республиканских государственных предприятий.

Экономическое регулирование осуществляется посредством государственной тарифной политики, налогового и таможенного законодательства.

Основными задачами по совершенствованию этих регуляторов являются:

- поэтапный отход от работы по жестким тарифным схемам к использованию принципа установления потолочной рентабельности и далее, по мере развития конкурентной среды, к свободному ценообразованию услуг перевозчиков;

- разработка механизмов индексации предельных тарифов с учетом инфляционных процессов при одновременном обеспечении социальных гарантий населению;

- предоставление обоснованных преференций субъектам рынка, предоставляющих социально-значимые услуги по перевозкам пассажиров, особенно в сельской местности.

Государство должно оказывать всемерное содействие расширению и совершенствованию рынков транспортных услуг, развитию предпринимательства и здоровой конкуренции как мощного фактора снижения издержек и повышения качества транспортного обслуживания населения и предприятий, созданию условий, при которых каждый пользователь мог бы свободно выбирать наиболее приемлемый вид транспортного обслуживания с учетом его цены, сохранности, регулярности и безопасности. Повышению качества транспортного обслуживания предприятиями всех видов транспорта вне зависимости от их формы собственности и ведомственной принадлежности способствует реализация общетранспортной системы сертификации транспортно-экспедиторских услуг.

Для этого потребуется переработать существующие государственные стандарты, разработать новые, являющиеся критериями оценки качества услуг и обслуживания, а также принять унифицированные правила транспортно-экспедиторского обслуживания, гарантирующие права и обязанности сторон, кодексы и уставы видов транспорта. Предстоит утвердить единую комплексную систему показателей качества транспортного сервиса и методов их оценки, создать механизм государственного контроля и защиты прав потребителей,

разработать методики проведения обязательной сертификации предприятий, а также типовых проектов управления качеством. Следует упорядочить взаимоотношения между существующими транспортно-экспедиторскими, перевозочными структурами, государственными органами, предприятиями и потребителями транспортных услуг, определив их права и взаимную ответственность в рыночных условиях. Требуется законодательного определения и деятельность международных экспедиторских организаций. Приоритеты, безусловно, должны быть отданы отечественным экспедиторам, осваивающим международный и внутренний рынки транспортно-экспедиторских услуг[25].

Тарифная политика государства должна реализовать общеэкономическую тенденцию перехода к системе свободного ценообразования, учитывая вместе с тем влияние свободных транспортных тарифов на уровень инфляции и платежеспособный спрос на перевозки.

Для этого в области тарифной политики предусматривается:

- обеспечение свободного ценообразования в секторах транспортного рынка с высоким уровнем конкуренции;
- осуществление контроля фактических издержек и рентабельности транспортных предприятий-монополистов;
- установление в необходимых случаях фиксированных тарифов на транспортные услуги естественных монополий, согласование мер тарифного регулирования с другими стимулирующими и ограничивающими мерами;
- обеспечение совершенствования тарифной политики и сохранения единого тарифного пространства в соответствии с межправительственными соглашениями о проведении согласованной политики в области определения транспортных тарифов.

Основным направлением совершенствования системы тарифов является дифференциация их как по классам качества перевозок, так и с учетом приоритетов государственной транспортной политики. Должна быть прекращена практика перекрестного финансирования и дотирования убыточных видов деятельности за счет рентабельных.

В конечном счете, тарифная политика должна стимулировать международные и внутренние транспортно-экономические связи, обеспечивать социально-значимые перевозки. При разработке тарифной политики следует учесть, что поступления от транзита могут стать одним из основных источников поступления валютной части доходов, и юридические лица Республики Казахстан, отнесенные к естественной монополии, работают в условиях жесткой международной конкуренции. С учетом новых факторов развития экономики республики, стремительного развития современных технологий и услуг, реального изменения соотношения монопольных и конкурентных структур будут вноситься изменения в существующее законодательство и методологию установления цен и тарифов субъектов естественной монополии.

Наличие альтернативных маршрутов, пролегающих через соседние

государства, вызывает необходимость скорейшей разработки методологии и механизма применения гибкой тарифной политики с целью сохранения экономической привлекательности транспортных маршрутов пролегающих, по территории Казахстана, для иностранных грузоотправителей. республике в ближайшие годы важно снизить риск, связанный с созданием конкурентной среды в монопольных сферах путем поэтапного снижения государственного регулирования [26].

Прежде всего, это относится к совершенствованию законодательных основ антимонопольного регулирования и внесению изменений в закон РК "О естественных монополиях" в части международных транзитных перевозок.

Существует определенная тенденция, которая характерна для экономического роста ряда стран: периодами наибольшей инвестиционной активности соответствуют периоды наивысших темпов подъема экономики. В этой связи, одним из самых принципиальных вопросов экономических преобразований в республике является: как создать исходный импульс инвестиционной активности? При этом необходимо избежать уравнительного подхода и придерживаться принципа отбора наиболее перспективных и выгодных проектов для инвестирования, то есть проводить селективную линию.

Национальный капитал во всех странах обеспечивает в 8 – 12 раз больше инвестиций чем иностранный. В Казахстане в 2001 году впервые объем отечественных инвестиций превысил зарубежные и ставил 3,2 млрд. долларов США [27].

Таким образом, иностранные инвестиции, органично соединяясь с национальным природным, научно техническим, трудовым потенциалом, служат своего рода катализатором ускоренного технологического развития

Инвестиционная деятельность осуществляется на основе республиканских и региональных программ развития транспортного комплекса. В связи с ограниченностью инвестиционных возможностей сохраняется государственная поддержка приоритетных программ в виде их прямого финансирования.

При этом государственные инвестиции должны носить избирательный характер с учетом намеченных приоритетов и направляться, в первую очередь, на решение общегосударственных задач, в том числе по обеспечению безопасности и защиты окружающей среды. Государственное финансирование должно быть иницирующим и стимулировать привлечение собственных ресурсов предприятий транспортного комплекса, банковских кредитов и других дополнительных внебюджетных средств.

Основными задачами в области инвестиционной политики являются:

- определение приоритетных проектов, подлежащих бюджетному софинансированию и включение их в бюджеты соответствующих уровней;
- создание финансово-инвестиционных структур в транспортном комплексе с привлечением частного, в том числе иностранного, капитала;
- работа с международными организациями и финансовыми институтами по предоставлению финансовой и технической помощи для реабилитации

автомобильных дорог, усилению участков железных дорог, а также реконструкции аэропортов, входящих в состав международных транзитных коридоров;

- обеспечение реализации инвестиционных проектов на конкурсной основе.

Отсутствие цивилизованного рынка ценных бумаг, развитой финансово-кредитной системы, налоговой политики, стимулирующей рост инвестиций, оказывает сильное негативное влияние на весь механизм инвестиционного процесса на микроуровне и собственно в компаниях. При условии стабильного экономического развития государства и снижения инфляции получит дальнейшее развитие инвестирование (финансирование) за счет прибыли предприятия[28].

Стабилизация экономической и политической обстановки в стране при условии пересмотра ключевых позиций отечественных банков в вопросе снижения рисков, позволит привлечь кредитные ресурсы коммерческих банков в отрасли транспортно-коммуникационного комплекса, признанные приоритетными:

- автомобильные дороги;
- железнодорожный транспорт;
- ремонтные сферы гражданской авиации;
- формирование морского торгового флота.

При соответствующем страховании рисков на вышеперечисленные проекты есть реальная возможность и эффективность привлечения финансовых ресурсов негосударственных пенсионных фондов, которые на данный момент аккумулировали значительные средства.

По отдельным направлениям капитальных вложений в отрасли транспорта, роль иностранных инвестиций может быть сохранена, и стать весьма значительной. Это связано с необходимостью создания лизинговых компаний в гражданской авиации, морском судоходстве, - сферах не имеющих базы и аналогов в республике.

Инвестиционная деятельность в отраслях транспорта должна иметь строго определенную этапность и направленность.

На развитие морских портов планируется привлечение инвестиций на условиях коммерческого внешнего заимствования по государственным гарантиям. Параллельно в транспортной сфере будет происходить переход на другие формы инвестиций без участия государства. Так в гражданской авиации приступили к привлечению финансового лизинга на приобретение воздушных судов и создание ремонтной базы с участием иностранных компаний.

Получит дальнейшее развитие инвестирование собственных средств организаций в отраслях железнодорожного транспорта и гражданской авиации. Привлечение внутренних инвестиций коммерческих банков, пенсионных фондов, частных компаний предполагает развитие таких схем строительства и эксплуатации объектов в транспорте как концессия, система BOT и др.

В ближайшее время предполагается введение портфельных инвестиций. Для чего организациями транспортной инфраструктуры предусматривается выпуск акций, облигаций, бондов и др. и размещение их как на внутреннем, так и на внешних рынках ценных бумаг.

3.3 Инновационное развитие транспортного комплекса как механизм по повышению эффективности развития

Инновационный процесс представляет собой процесс создания, развёртывания и истощения новейших технологий, производственно-экономического и социально-организационного потенциала нововведений. Таким образом, мы можем сказать, что инновации есть инвестиции финансовых средств в разработку и использование различного рода новшеств, и не только технических.

Инновационная деятельность включает в себя как все этапы научно-технической деятельности, так и производство, обеспечивающее освоение и внедрение инноваций, и деятельность, создающую условия для дальнейшего функционирования инноваций, то есть посредническую деятельность.

Считаем необходимым отметить, что взаимоотношения инновационного процесса с рыночной экономикой весьма противоречивы. С одной стороны, в рамках рыночных отношений проявляются такие стимулирующие инновационную деятельность критерии, как социальная активность, творческая инициатива, селекционная способность рынка обеспечивать отбор и выживание наиболее эффективных и адаптированных новаций.

С другой стороны, рыночные отношения не могут считаться совершенными для воздействия на инновационные процессы, поскольку в поведении хозяйствующих субъектов рынка преобладают краткосрочные, конъюнктурные решения, в то время как инновационная деятельность, как и инвестиционная, рассчитана на долгосрочный период; происходит игнорирование внепроизводственных факторов – экологии, социальной сферы и такого прочего; в условиях конкурентной среды, несовершенной является системы движения информации, отсутствие информации о новшествах, а соблюдение данных условий необходимо для ведения инновационной деятельности, поскольку позволяет знакомиться с современными научными тенденциями, ведущимися исследованиями и разработками, обмениваться новшествами и «ноу-хау».

Поэтому, для эффективного функционирования инновационной деятельности, необходимо её государственное регулирование

Теории инновации и технологического изменения изложены в трудах американского экономиста Й. Шумпетера, который рассматривал как важнейший компонент экономического развития – изменение в технологии и важнейшей фигурой – инновационного предпринимателя, основная цель которого получение сверхприбыли от лидирующего положения при введении нового продукта или процесса до момента имитации со стороны

конкурирующих фирм. Кроме того, Шумпетер отвел роль инновации как объяснению деловых циклов и экономического роста [29]. Мнение Шумпетера поддерживает и казахстанский экономист К. Кажмурат при рассмотрении влияния нововведений на национальные циклы развития, утверждая что инновации трансформируют большую волну периода экономического развития и снижают ее жизненный цикл [30].

В основе инновационной модели лежит процесс экономического развития страны как на внутреннем, так и на внешнем рынках, опирающийся на новейшие тенденции технологического и общественного развития с использованием высокотехнологичного и капиталоемкого производства.

Успешные инновационные модели развития экономики применялись в таких странах как Япония, Южная Корея. Однако, эти страны весьма малы и им проще регулировать и контролировать свои рынки на предмет реализации инновационной модели [31]. Отсюда можно сделать вывод, что успешность проведения инновационной модели, решим мы её использовать, будет во многом зависеть от поведения региональных властей, поскольку на республиканском уровне у Казахстана нет возможности охватить всю территорию страны с целью эффективного регулирования инновационных процессов и инновационной деятельности. В этой связи центральные органы должны взять на себя разработку и внедрение эффективных механизмов, которые бы стимулировали на региональном уровне инновационную активность и побуждали местные власти к формированию инновационной модели.

Кроме того, учитывая огромную капиталоемкость данного процесса, разумным представляется проведение селективной политики на основе инновационного развития по отдельным конкурентоспособным отраслям, что будет способствовать, во-первых, быстрому развитию этих отраслей и закреплению их конкурентных преимуществ на мировом рынке, а, во-вторых, избавит от затратного и малоэффективного процесса развития тех отраслей, которые не могут в данный момент «состязаться» с идентичными отраслями других стран в рамках международного разделения труда. В Казахстане по сравнению с развитыми западными странами, базовые условия для развития инновационной деятельности имеют принципиальные отличия. В нашей республике инновационная инфраструктура только формируется. В затратах на науку пока преобладают средства, направляемые на проведение исследований. Неоправданно мало внимания уделяется опытно-конструкторским работам. Кредитные же ресурсы остаются малодоступными, особенно для инновационных проектов. Для продвижения страны по инновационному пути развития главным ресурсом является высокий образовательный уровень казахстанцев.

В связи с этим меры по стабилизации экономического положения страны должны быть дополнены эффективной технической и инновационной политикой. Как никогда нужен ввод в действие прогрессивных технологий, замена изношенного оборудования высокопроизводительной техникой нового поколения. При этом большое значение имеет временной фактор: чем раньше

будет выполнено техническое перевооружение, тем меньше усилий придется приложить для выхода из кризиса.

Одной из базовых характеристик национальной стратегии в области инновации является соотношение между внутренним и внешним источниками научно-технического прогресса. Наука и техника, как показывает мировая практика, могут развиваться в той или иной стране либо в соответствии со стратегией научно-технического лидерства, либо по имитационному пути. Вместе с тем развитие любой страны не может идти без учета использования ставших мировым достоянием передовых технологий.

Имитация зарубежного научно-технического развития ничего негативного из себя не представляет. Для того, чтобы иметь благоприятные долгосрочные перспективы, импорт технологий должен сопровождаться их обязательным улучшением. Такой подход к распространению заимствованной современной технологии наряду с модернизацией технической базы приводит к широкому развитию собственной инновационной деятельности, дает толчок самостоятельному развертыванию научно-технического прогресса.

В инновационной сфере основные усилия и ресурсы должны быть сосредоточены на повышении результативности научно-исследовательских работ.

Приоритетными направлениями исследований являются:

- поиск путей эффективного развития транспортного комплекса, как единого производственно-технического комплекса, и использования транзитного потенциала страны;
- разработка рациональных структур транспортных сетей в региональном и республиканском масштабе; подготовка предложений по развитию конкурентной среды на рынке транспортных услуг;
- разработка и привязка прогрессивных технологий перевозочного процесса (мультимодальные перевозки, логистика) к реальной экономической ситуации в Республики Казахстан;
- разработка перспективных систем управления с применением современных информационных технологий;
- разработка рекомендаций по совершенствованию методологии расчетов тарифов, налоговой и таможенной политики в транспорте;
- исследования в области импортозамещения для транспорта.

Приоритетным условием эффективного развития транспорта должно стать научное сопровождение всех реализуемых проектов, сохранение и развитие отраслевой науки.

Первоочередными задачами являются:

- разработка Концепции тарифной политики на железнодорожном транспорте;
- внесение изменений в методику расчета тарифов на услуги аэронавигации.
- увеличение номенклатуры запасных частей, оборудования и машин, которые могут изготавливаться на отечественных предприятиях.

Стратегией пассажирского транспорта представлена как комплексный набор мер, которые гарантируют эффективное развитие отрасли автомобильного пассажирского транспорта. Она является необходимой основой для достижения соответствующих результатов по всей Республике Казахстан, при сохранении самостоятельности акиматов и других уровней местного государственного управления.

Ожидаемые результаты:

- городские власти возьмут на себя ответственность за управление спросом на средства передвижения и примут активную позицию в развитии городского внутриобластного пассажирского транспорта;

- городские перевозки будут планироваться комплексно и интегрировано;

- города столкнутся с проблемой роста количества собственных легковых автомобилей и интенсивности городского транспорта и примут комплексные меры для управления и сдерживания такого роста;

- стратегии, разрабатываемые городами, будут основаны на приоритетном движении людей и товаров для социального и экономического благосостояния города, а не просто стремиться к росту интенсивности транспортного потока;

- инвестиции в пассажирские перевозки будут основаны на оценке их общего воздействия, а не узких отраслевых интересах;

- мобильность граждан будет улучшаться там, где в настоящее время существуют недостатки, и будет поддерживаться там, где предполагается появление проблемы, связанной с ростом интенсивности городского транспорта;

- доля пассажирского транспорта будет оставаться высокой. Она будет основана на сбалансированном подходе к привлекательным услугам пассажирского транспорта и умеренных ограничениях по использованию частных легковых автомобилей;

- пассажирским транспортным услугам будет предоставлен широкий приоритет, чтобы они продолжали предоставление услуг эффективно, надежно и с привлекательной скоростью;

- системы регулирования уличного движения будут усовершенствованы, чтобы гарантировать приемлемый уровень скорости, непрерывности потока и безопасности;

- пассажирские перевозки будут улучшены с точки зрения структуры сети, комфортабельности, безопасности, надежности и внешнего вида;

- высокое качество систем проезда будет реализовано в Алматы и Астане, и трамвайные системы в других городах будут обновлены;

- отрасль пассажирского транспорта будет прибыльной, она будет способна генерировать средства, необходимые для инвестиций в обновление парка и системы, работающие непосредственно с потребителями;

- сеть пассажирских перевозок будет оптимизирована, чтобы гарантировать доступ граждан к широкому спектру необходимых пунктов назначения;

- будут разработаны и внедрены в услуги, предоставляемые

непосредственно потребителям, такие как продажа билетов, информация для пассажиров и поддержка потребителей, новаторские подходы;

- негативное воздействие транспорта на качество воздуха и окружающей среды будет снижено;

- объем предоставляемых и используемых услуг междугородних автобусных перевозок значительно возрастет;

- системы предоставления информации, заказа и продажи билетов на междугородние автобусные услуги будут объединены и существенно улучшены.

- мобильность останется проблемой в сельской местности, поселках и малых городах, которые в настоящее время не обслуживаются адекватными пассажирскими услугами;

- будут разработаны и внедрены инновационные и местные схемы. Они улучшат мобильность для некоторых групп населения, но необязательно решат все проблемы;

- будут усовершенствованы учреждения для обучения и переобучения для работников автомобильного пассажирского транспорта, и их база знаний будет обновляться. Объем исследований в отрасли возрастет;

- будет обновляться база навыков в отрасли автомобильного пассажирского транспорта.

В целом основа для устойчивых перевозок в населенных пунктах будет сформирована, что улучшит качество жизни и конкурентоспособность городов Республики Казахстан.

3.4 Инновационные изменения в системе управления автомобильными дорогами и железнодорожным транспортом

Транспортно-коммуникационный комплекс является крупнейшим потребителем материалов и услуг смежных отраслей. Важным направлением инновационного развития является применение новых современных технологий и материалов при реализации инфраструктурных проектов, а также информационное обеспечение транспортных процессов.

Большое влияние на рост внутреннего потребления оказывает автодорожная отрасль.

В настоящее время возможно строительство автодороги с цементобетонным покрытием на основании из золоминерального материала. Применение данного материала имеет положительные преимущества: высокая прочность, длительный срок службы до 20 лет, стабильность к изменению температур, стабильный коэффициент сцепления покрытия и слабая зависимость от увлажнения. Данная конструкция дорожной одежды позволяет увеличить срок службы покрытия и в целом дорожной одежды, при этом увеличиваются межремонтные сроки проведения капитального и среднего ремонта.

На интенсивных участках автодорог возможно внедрение интеллектуально-транспортной и платежной системы (ИТПС), которая является автоматической системой мониторинга и управления дорожным движением.

В целом система позволит увеличить безопасность движения на участке, качественно повысить степень оперативного контроля ситуации со стороны эксплуатирующих служб и обеспечить постоянную информационную поддержку водителей [32].

Вместе с тем, в городах Астана и Караганда начато производство по утилизации автомобильных шин (резиновой крошки), которые будут использоваться для добавки в асфальтобетон. Такие добавки позволяют увеличить прочность покрытия дорог, а также их стойкость к удару, морозостойкость и стойкость к растрескиванию полотна при температурных перепадах. Срок эксплуатации дорожного полотна увеличивается в 1,5 - 2 раза.

Также будет использован макпорошок при ямочном ремонте, который позволяет устранять дефекты даже при низких температурах, что обеспечивает оперативность при устранении различных дефектов покрытий.

В целях реализации научного и инновационного развития автодорожной отрасли планируется:

- проведение комплексных исследований по механике дорожных конструкций с целью совершенствования методов их проектирования с учетом реальных условий эксплуатации;
- исследование свойств битумов, в том числе отечественного производства и асфальтобетонов на их основе с целью обеспечения их соответствия климатическим условиям республики и повышение долговечности дорожных покрытий;
- изучение мирового опыта проектирования, строительства, ремонта и содержания конструкций дорожных одежд с основаниями и покрытиями из цементобетона, проведение исследования и разработка технических решений применительно к условиям РК;
- совершенствование методов и оборудования для испытания дорожно-строительных материалов и конструкций с целью повышения достоверности оценки их прочности и долговечности;
- проведение исследований и разработка ресурсосберегающих технических решений по обеспечению сохранности мостовых сооружений и их соответствия возрастающим транспортным нагрузкам;
- исследование влияния дорожных условий магистральных автомобильных дорог Казахстана на безопасность движения с целью повышения их эксплуатационной надежности, совершенствования нормативных требований к геометрическим элементам дорог и организации дорожного движения;
- создание центра апробационных технологий и материалов для дорожного строительства.

Практически все разработанные научные темы находят применение в отраслях транспортно-коммуникационного комплекса, где конечным результатом работы являются утвержденные стандарты, нормативно-технические документы, отчеты, новые дорожно-строительные материалы.

В целом по транспортной отрасли планируется проведение научных прикладных исследований в автодорожной отрасли в части прогнозирования

ресурса железобетонных пролетных строений автодорожных мостов; в сфере автомобильного транспорта по проблемам диспетчерского управления пассажирскими перевозками в крупных городах, безопасности функционирования автомобильного транспорта, экологической безопасности, а также исследования по допустимым весогабаритным параметрам автотранспортных средств; в сфере транзитного потенциала по изучению конкурентной среды на рынке транспортных услуг в рамках региональных экономических организаций.

Привлечение частного бизнеса может быть осуществлено на различных этапах осуществления инфраструктурного проекта – строительство, владение, эксплуатация. В зависимости от принципа вхождения частного бизнеса в проект можно выделить несколько основных схем:

- государственно-частное партнёрство (ГЧП);
- частное управление;
- частное строительство и управление.

Привлечение частного бизнеса к непосредственному участию в проекте имеет ряд преимуществ. Бизнес может иметь опыт в соответствующей отрасли либо в привлечении финансирования. Также бизнес может быть более заинтересован в повышении эффективности проекта. Наконец, привлечение партнёров позволяет разделить риски.

Особенностью модели ГЧП является то, что предварительные исследования и планирование проводятся государством. Если принято решение развивать инфраструктурный проект, формируется схема концессии или франшизы, которая позволяет финансировать проект как с помощью государственного, так и частного капитала. В дальнейшем затраченные средства возмещаются за счёт платежей за пользование инфраструктурой и концессионных платежей государству в течение срока концессии. Схема государственно-частного партнёрства представлена рисунке 3.1

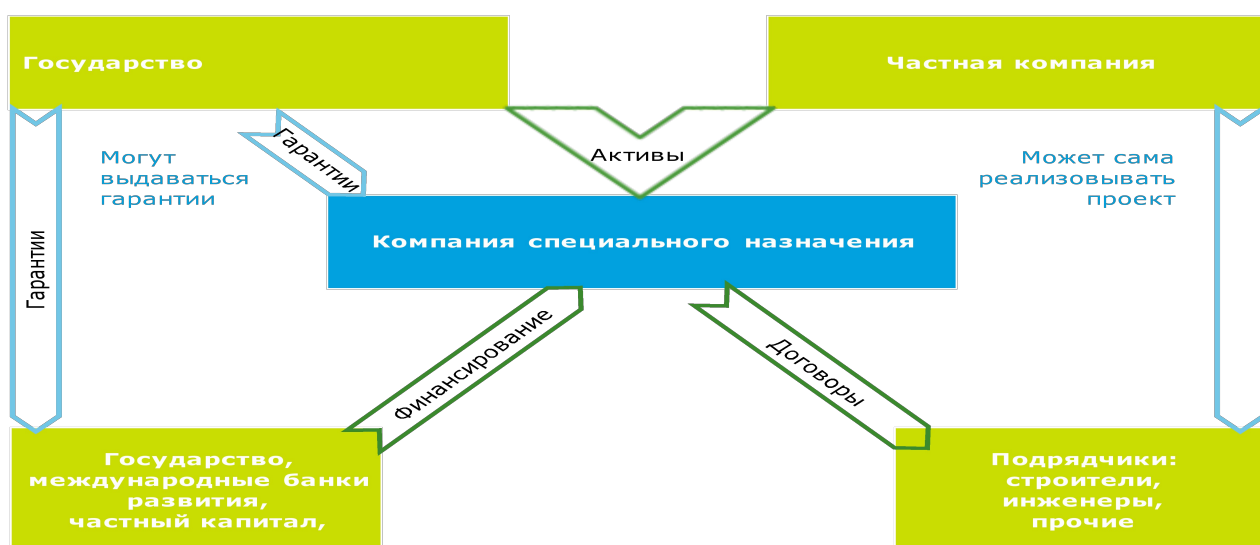


Рисунок 3.1 – Схема государственно-частного партнерства
Частное управление

Такая схема привлечения бизнеса в инфраструктурные проекты крайне распространена в Великобритании. Большинство городских и сельских дорог находятся в собственности государства, при этом управление и содержание по контракту передаются частным фирмам. В 2001 г. была разработана схема «подрядчик – управляющий агент» (ПУА), которая позволяет разрабатывать более сложные проекты длительностью до 7 лет.

Контракт включает в себя не только обычные работы по поддержанию дорог, но и поддержание работоспособности дорог после чрезвычайных происшествий и природных катаклизмов, уборку, ремонт ям, улучшение освещения, уход за прилегающими территориями и зелёными насаждениями и т.д. Вознаграждение по контракту зависит от достижения ряда ключевых показателей, разработанных заказчиком.

В случаях ПУА победителем тендера часто становится фирма, продемонстрировавшая наилучшие партнёрские качества, а не максимальную финансовую мощь.

В целом, во всех странах участие бизнеса в управление дорожной инфраструктурой в последнее время значительно расширяется. Помимо стандартных работ по управлению и ремонту бизнес и специально созданные партнёрства берут на себя обязательства по уборке, освещению, поддержанию мостов, озеленению и поддержанию почвы, уборку снега.

Управление дорогами переходит на принцип «поддержание дорожного актива». Это значит, что дороги, находящиеся обычно в плохом состоянии сначала должны быть восстановлены, а затем должны поддерживаться на новом более высоком уровне с помощью программы ремонтных работ, сформированной исходя из расчётного срока службы актива.

По оценкам, такой подход в сравнении с традиционным, основанном на реагировании только на сиюминутные нужды дорожного хозяйства, позволяет сэкономить денежные средства.

Часть средств в такой схеме предоставляется местным или центральным правительством, однако основное финансирование идёт через старший кредит, выданный на КСН.

Финансирование возмещается за счёт выплат из бюджета при достижении автодорогой определённых показателей или посредством сбора платы за проезд.

Существуют также примеры 100% частного управления дорогами. В Китае схема трансфер-управление-трансфер достаточно популярна. Она основана на передаче существующих дорог в управление частным компаниям, которые уполномочены собирать платы за проезд.

Доходы затем используются для проведения ремонтных работ вплоть до нового строительства участков дороги. По окончании срока контракта автодорога снова передаётся государственным организациям. Схема частного управления представлена на рисунке 3.2

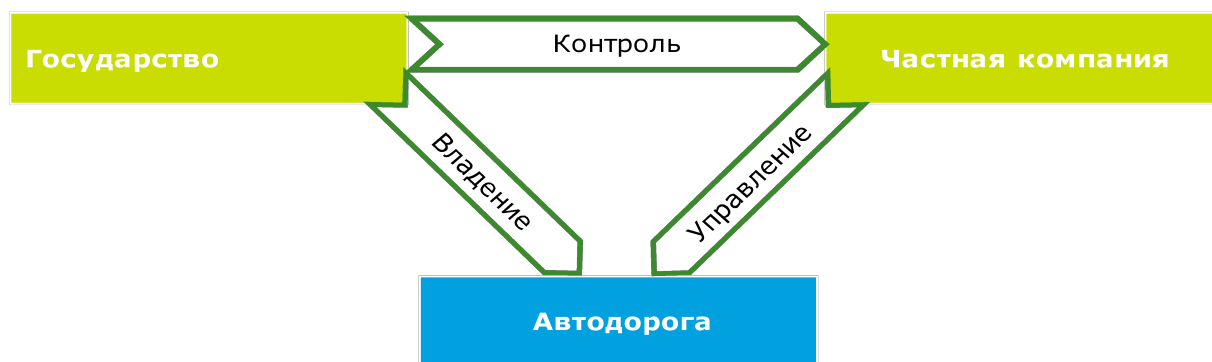


Рисунок 3.2 - Схема частного управления

Частное финансирование и управление.

Схемой максимального вовлечения бизнеса в инфраструктурные проекты является модель «строительство-управление-трансфер» (build-operate-transfer, BOT). В рамках данной схемы частная компания сама строит объект и управляет им в течение определённого времени, позволяющего получить требуемую доходность. В дальнейшем объект передаётся в собственность государства. Поскольку схема BOT является более капиталоемкой, чем управление готовым инфраструктурным объектом, срок концессии больше – обычно 20-30 лет против 5-10.

Часто схема BOT делается ещё более привлекательной путём снятия государственного регулирования над уровнем тарифов – после того, как рынок устанавливается, они могут быть повышены.

Однако такая модель привлечения частного акционерного и долгового капитала (без участия государства) может быть использована только для относительно небольшого числа проектов, отличающихся низким риском и высокой доходностью. Концессии земельного развития также могут включать в себя строительство дорог для того, чтобы сформировать комплексный коммерческий проект.

В развивающихся странах схема BOT более популярна, поскольку государство более заинтересовано в привлечении частного капитала и скорейшем развитии инфраструктуры. Схема привлечения частного капитала представлена на рисунке 3.3



Рисунок 3.3 – Схема привлечения частного капитала

Транспортная отрасль характеризуется высокой капиталоемкостью проектов, поэтому ведется постоянная работа по поиску альтернативных источников финансирования и снижению нагрузки на бюджет страны.

В целях реализации научного и инновационного развития автодорожной отрасли предусматривается:

- проведение прикладных научных исследований по приоритетным направлениям, предусматривающим разработку ресурсосберегающих технологий и повышение эксплуатационной надежности дорожных конструкций;
- внедрение современных технологий и средств учета интенсивности движения и состава транспортного потока;
- внедрение результатов научных исследований путем строительства опытных участков и организация их мониторинга;
- создание условий, стимулирующих предприятия отрасли к внедрению прогрессивных материалов и технологий;
- исследование тенденций развития автомобильного транспорта для определения перспективных весогабаритных показателей и осевых нагрузок автомобилей и их учет при определении целесообразности увеличения расчетных осевых нагрузок до 10 т и выше.

Ремонт и эксплуатация автомобильных дорог тесно связаны с нарушением существующего ландшафта местности, разрушением почвенного покрова, нарушением естественного режима движения грунтовых и поверхностных вод. Серьезную угрозу объектам окружающей среды создают производственные предприятия дорожной отрасли. Кроме того, используемые для борьбы с зимними видами скользкости химические реагенты приводят к загрязнению придорожных территорий и подвергают коррозии железобетонных и металлических элементов мостов и путепроводов, снижая их надежность и срок службы [33].

Для решения данных проблем при эксплуатации автомобильных дорог и производстве дорожно-строительных работ в соответствии с Правилами оценки воздействия на окружающую среду при разработке государственных, отраслевых и региональных программ развития отраслей экономики, схем размещения производительных сил, утвержденными приказом Министра охраны окружающей среды РК от 9 июня 2003 года №129-п и в соответствии со стандартами ISO 14000 будут приняты меры по следующим основным направлениям:

- разработка и внедрение системы экологического мониторинга в дорожном хозяйстве с целью понижения уровня загрязнения придорожной природной среды от воздействия транспортно-дорожного комплекса и по рациональному использованию природных ресурсов;
- разработка и внедрение новых методов и способов зимнего содержания автомобильных дорог с оценкой их воздействия на загрязнение придорожной среды и на разрушение элементов транспортных сооружений, позволяющих уменьшить их отрицательное влияние с учетом климатических условий

местности и разработка нормативно-технических документов;

- проведение природоохранных мероприятий за счет внедрения новых технологий использования отходов промышленности в качестве строительных и технологических материалов и осуществление контроля за пригодностью этих материалов с учетом экологической безопасности;

- дополнительное обустройство дорог с интенсивным движением современными средствами защиты от загрязнения окружающей среды, включая создание искусственных барьеров, озеленения и защитных сеток;

- разработка и внедрение новых обеспыливающих материалов и технологий, позволяющих снизить пылеобразование на дорогах с низшими типами покрытий, на временных объездных и местных грунтовых дорогах, на производственных стационарных территориях и организовать мониторинг за чистотой атмосферного воздуха в этих зонах;

- подготовка и переподготовка специалистов по вопросам экологической безопасности в транспортно-дорожном комплексе.

Реализация перечисленных мер будет осуществляться на основе совершенствования нормативно-технической базы, предусматривающей снижение негативного воздействия автомобильных дорог и дорожных предприятий на окружающую среду.

Железнодорожный транспорт

Основными направлениями инновационного развития в сфере железнодорожного транспорта являются оснащение магистральных железнодорожных путей современными техническими устройствами, а также системами их диагностирования и содержания и создание интегрированной системы информационного обеспечения транспортных процессов, включая внедрение автоматизированных систем управления на железнодорожном транспорте.

Из-за различного срока службы элементов верхнего строения пути: рельсов, шпал, скреплений, балласта производится их замена в разные сроки, что увеличивает объемы выполняемых путевых работ и приводит к значительным потерям людских, финансовых, а также материальных затрат.

Создание новых износостойких и долговечных материалов для элементов верхнего строения пути повысит работоспособность конструкции верхнего строения пути и позволит значительно сэкономить материально-финансовые затраты, направленные на эксплуатацию железнодорожного пути в целом.

В железнодорожной отрасли контракт государственно-частного партнерства будет включать в себя обязательства государства по субсидированию на основе выигравших конкурс бизнес-планов квалифицированных предпринимателей (перевозчик, подрядная строительная организация), включающих инвестиционные обязательства, уровень тарифов, стандарты качества и предлагаемые размеры субсидий.

Для стимулирования притока частных инвестиций в низкорентабельные сектора отрасли (пассажирские перевозки), а также сектора с длительным сроком окупаемости (проекты по строительству железнодорожных линий)

будут активно применяться механизмы государственно-частного партнерства, основанные на долгосрочных договорах между государством и квалифицированным предпринимателем на конкурсной основе [34].

Контракт государственно-частного партнерства будет включать в себя обязательства государства по субсидированию на основе выигравших конкурс бизнес-планов квалифицированных предпринимателей (перевозчик, подрядная строительная организация), включающих инвестиционные обязательства, уровень тарифов, стандарты качества и предлагаемые размеры субсидий.

К примеру, при осуществлении пассажирских перевозок на основе договора о государственно-частном партнерстве цены на услуги должны быть предметом договора. Срок действия договора должен быть до 30 лет и предусматривать наличие у перевозчика пассажиров подвижного состава и обязательства по инвестированию, требования по качеству и стоимости услуг, гарантий выкупа подвижного состава. Решение о курсировании убыточных поездов на основе государственного заказа будет приниматься уполномоченным государственным органом и местными органами власти.

Помимо достаточного увеличения договорного срока, в нем должны быть четко оговорены условия, на которых подвижной состав и другие активы будут переданы на условиях договора франшизы следующему перевозчику. Это придаст частным инвесторам уверенность, что они вернут свои капиталовложения по окончании срока действия договора.

Предложения по организации новых и изменению существующих маршрутов могут вноситься компаниями перевозчиками в качестве частной инициативы с обоснованием социальной и коммерческой эффективности.

Это будет способствовать привлечению внутренних и международных инвесторов, ориентирующихся на долгосрочную перспективу, основанную на сроках службы подвижного состава и сроках эксплуатации новых железнодорожных линий.

К примеру, при осуществлении пассажирских перевозок на основе договора о государственно-частном партнерстве цены на услуги должны быть предметом договора. Срок действия договора должен быть до 30 лет и предусматривать наличие у перевозчика пассажиров подвижного состава и обязательства по инвестированию, требования по качеству и стоимости услуг, гарантий выкупа подвижного состава. Решение о курсировании убыточных поездов на основе государственного заказа будет приниматься уполномоченным государственным органом и местными органами власти.

Помимо достаточного увеличения договорного срока, в нем должны быть четко оговорены условия, на которых подвижной состав и другие активы будут переданы на условиях договора франшизы следующему перевозчику. Это придаст частным инвесторам уверенность, что они вернут свои капиталовложения по окончании срока действия договора [35].

Предложения по организации новых и изменению существующих маршрутов могут вноситься компаниями перевозчиками в качестве частной инициативы с обоснованием социальной и коммерческой эффективности.

По итогам реализации инфраструктурных проектов будут достигнуты такие положительные результаты:

- создание новых рабочих мест;
- внедрение в производство новых технологий, передовой техники, современных методов менеджмента, маркетинга;
- обучение кадров, повышение уровня их квалификации;
- улучшение качества и спектра предоставляемых транспортных услуг;
- повышение конкурентоспособности;
- увеличение налоговых отчислений в бюджет и фонд социального страхования;
- повышение инвестиционной привлекательности.

Общесистемные меры, направленные на стимулирование инвестиций:

- привлечение на казахстанский рынок железнодорожных пассажирских перевозок стратегических инвесторов из числа квалифицированных международных пассажирских операторов на условиях государственно–частного партнерства;
- либерализация рынка железнодорожной отрасли и реформы государственного регулирования в соответствии с целевой моделью железнодорожной отрасли;
- принятие мер по субсидированию железнодорожных пассажирских перевозок по социально-значимым межобластным сообщениям и регулярных внутренних и международных авиаперевозок.

Основными направлениями в рамках формирования оптимальной системы функционирования железнодорожной отрасли являются:

- либерализация рынка и реформа государственного регулирования в соответствии с целевой моделью железнодорожной отрасли;
- разработка и практическое внедрение механизмов взаимодействия субъектов отрасли в рамках целевой модели, с предоставлением равного доступа независимых перевозчиков к услугам МЖС и локальной железнодорожной инфраструктуры;
- формирование нормативной правовой и методологической базы, обеспечивающей функционирование целевой модели железнодорожной отрасли;
- организационное разделение перевозочной деятельности и МЖС и реорганизация корпоративной структуры группы компаний АО «НК «КТЖ» в соответствии с целевой моделью железнодорожной отрасли;
- создание эффективного механизма и обеспечение государственного субсидирования социально значимых перевозок пассажиров и грузов, услуг МЖС и целевого финансирования обновления активов;
- привлечение на казахстанский рынок пассажирских перевозок стратегических инвесторов из числа квалифицированных международных пассажирских операторов на условиях государственно–частного партнерства;
- создание условий для развития ремонтных мощностей;
- разделение участков магистральной инфраструктуры, объектов локальной

инфраструктуры, пассажирских маршрутов на категории и соответствующая дифференциация нормативных требований и стандартов;

- оптимизация и организация работы малодетальных объектов магистральной и локальной инфраструктуры на принципах государственно – частного партнерства и закрытие отдельных объектов.

В рамках обновления и модернизации основных средств производства отрасли предусматривается:

- определить технические характеристики обновляемых средств железнодорожного транспорта, исходя из перспективных требований к качественным и технологическим параметрам услуг по перевозкам грузов и пассажиров;

- сформировать отечественную отрасль машиностроения на базе расширяющегося спроса железнодорожного транспорта в рамках реализации политики форсированного индустриально-инновационного развития экономики Республики Казахстан;

- осуществить в рамках внедрения целевой институциональной структуры и экономической модели отрасли;

- поэтапное повышение и дерегулирование тарифов АО «НК «КТЖ»;

- поэтапный переход к 100%-ому государственному субсидированию убытков пассажирских перевозок;

- целевое государственное финансирование обновления пассажирского подвижного состава;

- частные инвестиции в отрасль;

- реализацию инвестиционной программы АО «НК «КТЖ» на базе долгосрочной стратегии развития компании.

Формирование оптимальной системы функционирования железнодорожной отрасли.

Целевая модель отрасли направлена на обеспечение эффективной и качественной работы железнодорожного транспорта, привлечение инвестиций и инноваций в условиях открытого рынка и конкуренции, и включает три основных сегмента (вида деятельности):

- грузовые перевозки;

- пассажирские перевозки;

- услуги магистральной железнодорожной сети.

К регулируемой сфере будут отнесены услуги МЖС. Перевозки грузов и пассажиров будут осуществляться в условиях конкуренции государственными и частными перевозчиками, оперирующими парками вагонов и локомотивов.

Выбранная операционная модель обусловлена необходимостью сужения регулируемой сферы до уровня инфраструктуры и заменой действующего механизма государственного регулирования рыночным механизмом саморегулирования в перевозочной деятельности на основе открытия доступа к инфраструктуре независимых перевозчиков.

Государственное регулирование и экономическая политика на железнодорожном транспорте.

В рамках реализации реформы государственного регулирования отрасли миссия государства дифференцируется в зависимости от секторов отрасли.

В целевой модели отрасли предусматривается снятие ответственности государства за обеспечение услуг грузовых перевозок и формирование цен на услуги. Качество, объем и ассортимент предлагаемых услуг грузовых перевозчиков, в том числе и государственного грузового перевозчика, а также формирование цен на эти услуги будет регулироваться рыночными силами[36].

Инструментами государственного регулирования в секторе будут нормы законодательства, направленные на защиту конкуренции и обеспечение целостности и безопасности технологического процесса перевозок и недискриминационного доступа при взаимодействии перевозчиков с оператором МЖС и владельцами локальных инфраструктур.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В данной работе был сделан анализ и рассмотрены вопросы развития транспортной инфраструктуры на примере Павлодарской области.

Основными проблемами, препятствующими устойчивому развитию отрасли, являются:

- отсутствие законопроектов и нормативно-правовых актов в области автотранспортной и транспортно-экспедиционной деятельности;
- рост тарифов, удорожание эксплуатационных расходов;
- высокий уровень износа подвижного состава автомобильного транспорта, сохраняющаяся тенденция старения основных фондов;
- ограниченные финансовые возможности перевозчиков в обновлении подвижного состава, недостаточный приток инвестиций;
- отсутствие механизма координации перевозок пассажиров автобусами в междугороднем и межобластном сообщениях;
- отсутствие системы информационного обеспечения отрасли;
- продолжающееся удорожание стоимости строительных материалов и услуг на ремонт дорог;
- нарастающая тенденция снижения возможностей автомобильного транспорта;
- снижение уровня безопасности движения автотранспорта на дорогах области вследствие ухудшения их состояния;
- возрастающие тарифы на электроэнергию и транспортные расходы по перевозке дорожно-строительных материалов;
- отсутствие подвижного состава, соответствующего международным требованиям.

Несмотря на столь внушительный перечень проблем транспортной инфраструктуры и пассажирских перевозок, есть тенденция к росту всех показателей, что видно из приведенного выше анализа и существуют реальные перспективы дальнейшего совершенствования и развития.

Учитывая имеющиеся возможности в области в части развития транспортной инфраструктуры и пассажирских перевозок.

Возможность самообеспечения и рентабельной работы при хорошем менеджменте и маркетинге в отрасли.

Дальнейшее сотрудничество в международном транспортном пространстве
Привлечение свободных высококвалифицированных трудовых ресурсов.

Рассматривая транспорт как инструмент повышения качества жизни населения и рыночных возможностей хозяйствования, а также как фактор стабилизации потребительского рынка, для сохранения необходимого уровня мобильности граждан и транспортной доступности территорий, обеспечения снижения удельных транспортных издержек и ускорения товародвижения, повышение эффективности и инвестиционной привлекательности транспортного бизнеса необходимо обеспечение согласованной координации развития инфраструктуры различных видов транспорта и концентрация усилий

в двух направлениях: транзитная политика и удовлетворение внутренних потребностей.

Для этого необходимо провести обновление подвижного состава за счет средств предприятий, занимающихся междугородними и международными пассажирскими перевозками;

- создание центров сервисного обслуживания грузового и пассажирского автотранспорта;

- открытие торговых домов - представительств производителей автомобильной техники и комплектующих, расширение сети сервисного обслуживания;

- расширение сети внутриобластных и межобластных пассажирских автобусных маршрутов;

- оптимизация и сохранение сети пригородных и межобластных железнодорожных маршрутов;

- увеличение объема перевозок грузов речным транспортом в Российскую Федерацию.

- повышение технического состояния автомобильных дорог, обеспечивающего безопасность движения автотранспортных средств;

- создание единой транспортной схемы обслуживания населения;

- создание сети придорожного сервисного обслуживания и диагностики автотранспорта;

- организация сквозного судоходства по реке Иртыш (Китай – Казахстан - Россия);

- развитие и обеспечение внутрирегиональных авиаперевозок;

- развитие лизинговых компаний в области транспорта;

В связи с прохождением через территорию области транзитных путей сообщения с тремя областями Российской Федерации, связывающими Россию со странами Центральной Азии, одной из задач транспортного комплекса должно быть развитие транзитных перевозок;

- использование транзитного потенциала должно стать важнейшей точкой роста всей экономики области.

Международная автодорога М-?? Омск – Павлодар - Майкапшагай является составной частью международного транспортного коридора и входит в транссибирский МТК, имеющий выход в порты Дальнего Востока, приграничные переходы и порты северо-запада России. Развитие и дальнейшее усовершенствование, приведение к международным стандартам качества этой автодороги в рамках МТК увеличит грузопоток не только на транзите, но и на экспортных, импортных и международных перевозках. Это позволит стабилизировать внутренние тарифы, обеспечить создание рабочих мест на основных транспортных узлах (город Павлодар, граница РФ) и в полосе основных наземных коммуникаций.

Открытие Шульбинского шлюза и заключение договоров с трансграничными государствами позволит развить сквозное судоходство от Китая с выходом до Обской Губы, даст толчок развитию и дальнейшему

взаимодействию с железнодорожным и автомобильным транспортом (организация перевалочных пунктов, развитие общей транспортной схемы грузоперевозок).

Учитывая приграничное географическое положение области, необходимо повышать инвестиционную привлекательность транспортного бизнеса, координировать развитие транспортной инфраструктуры.

Для этого необходимо разработать ряд инвестиционных проектов и программ, реализация которых позволит расширить спектр транспортных услуг, обновить подвижной состав, стабилизировать ситуацию в отрасли;

- максимально использовать в транспортном комплексе области инвестиций в форме лизинга;

- с использованием инвестиций шведской стороны при благоприятных экономических условиях реализовать проект создания центра технического обслуживания автобусов и грузовых автомашин “Вольво”;

- усилить роль государственного регулирования (конкурсы) в транспортной сфере с целью обеспечения эффективного функционирования общественных пассажирских перевозок;

С целью поддержания существующей сети транспортных коммуникаций и доведения их технического состояния до уровня, соответствующего нормативным требованиям, необходимо создание сети предприятий, обеспечивающих полное удовлетворение потребности в ремонтно - восстановительных работах. Расширение сети придорожного сервиса;

- обеспечение полноценного функционирования железнодорожной ветки Аксу- Дегелен как транзитного коридора между Россией и КНР.

- поддержка субъектов малого предпринимательства в вопросе финансирования с целью приобретения и обновления подвижного состава;

- обеспечение целевой поддержки социально значимых видов транспортной деятельности;

- сохранение существующей сети железнодорожных пригородных сообщений.

Предложенные пути решения основываются:

- на действующем законодательстве республики Казахстан, а так же актах, принимаемых акиматом и акимом области в рамках компетенции и полномочий,

- на существующих и вновь создаваемых рыночных институтах и инфраструктуре;

- на функциях и ресурсах местных органов исполнительной власти и территориальных подразделений центральных исполнительных органов.

В целом предложения соответствуют принципам рыночной экономики.

Институциональной базой предложений служит контрактная система на основе которой предприятия строят свои производственные и финансовые планы, что позволяет государству выступить полноценным членом рыночного регулирования посредством государственных программ. В этой связи должны быть предусмотрены меры по созданию соответствующих институтов и инфраструктуры.

В случае выполнения поставленных задач будет сохранена существующая инфраструктура и удовлетворены потребности граждан в транспортных услугах, соответствующих по качеству мировому уровню и как следствие дальнейшее согласованное развитие инфраструктуры различных видов транспорта, скоординированное развитие автомобильных и железных дорог, аэропорта и инфраструктуры наземного транспорта.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

1. Послание Президента Республики Казахстан - Лидера Нации Н.А. Назарбаева народу Казахстана Стратегия "Казахстан-2050": новый политический курс состоявшегося государства 14 декабря 2012 года.
2. Указ Президента Республики Казахстан "Об утверждении Государственной программы инфраструктурного развития "Нұрлы Жол" на 2015 - 2019 годы».
3. Государственная программа развития и интеграции инфраструктуры транспортной системы Республики Казахстан до 2020 года .
4. Закон Республики Казахстан от 17 июля 2001 года «Об автомобильных дорогах».
5. Закон РК «Об автомобильном транспорте» № 467 от 4 июля 2003 г.
6. Закон Республики Казахстан от 21 сентября 2004 года «О транспорте» в Республике Казахстан.
7. Транспортная стратегия Республики Казахстан до 2015 года от 21 ноября 2005 года № 01-7.8.
8. Стратегический план развития управления строительства, пассажирского транспорта и автомобильных дорог Павлодарской области на 2011 – 2015 годы.
9. Постановление Правительства РК «Об утверждении нормативов финансирования на ремонт и содержание автомобильных дорог Республики Казахстан». № 423 от 30 апреля 2003 г.
10. Стратегия индустриально-инновационного развития Республики Казахстан на 2003 - 2015 годы, утвержденная Указом Президента Республики Казахстан от 17 мая 2003 года N 1096.
11. Программа развития автодорожной отрасли Республики Казахстан на 2006 – 2012 годы.
12. Сборник Транспорт в Республике Казахстан 2009 -2013 годы Комитет по статистике Министерство национальной экономики РК, Астана 2014г.
13. Социально-экономическое развитие Павлодарской области январь-декабрь 2014 года, №12. Управление статистики по области – Павлодар, 2015г.
14. Правила эксплуатации платных автомобильных дорог и мостовых переходов. Постановление правительства РК № 71 от 30 января 2007 г.
15. Технический регламент «Требования безопасности при проектировании автомобильных дорог» Постановление Правительства РК № 307 от 31 марта 2008г.
16. Технический регламент «Требования безопасности при эксплуатации автомобильных дорог» Постановление Правительства РК № 294 от 27 марта 2008 г.
17. Автомобильные дороги. Термины и определения. СТ РК 1053-2002, Астана, 2002 г.
18. Инструкция по диагностике и оценке транспортно-эксплуатационного состояния автомобильных дорог. ПР РК 218-27-03, Алматы, 2003 г.
19. Инструкция по назначению межремонтных сроков службы нежестких дорожных одежд и покрытий. ПР РК 218-05.1-05, Астана, 2005 г.

20. Рекомендации по маршрутному ремонту автомобильных дорог с использованием комплекса навесного оборудования Р РК 218-30-03. Комитет автомобильных дорог и строительства инфраструктурного комплекса Министерства транспорта и коммуникаций РК. Астана, 2003 г.
21. Инструкция по пропуску крупногабаритных тяжеловесных транспортных средств по автодорогам общего пользования РК. Утв. 04.12.97г., МТК РК, Алматы, 1998 г.
22. Инструкция по охране окружающей среды при строительстве, ремонте и содержании автомобильных дорог в Республике Казахстан. ВСН 49-93 Минстрой РК, Алматы, 1994 г.
23. Кулекеев Ж. Рассмотрены итоги исполнения бюджета // Казахстанская правда. 2008 г 23 ноября стр. 2
24. Бубнова Г.В. Модели стратегического планирования работы железнодорожного транспорта // Железнодорожный транспорт. 2001,
25. Тельтаев Б.Б. Прогноз температурного режима дорожной конструкции. Транспортная планировка городов. Алматы 2008г
26. Терехов А.Б. Государственные доходы в РК //Транзитная экономика 2008 № 2 стр. 16. 9.
27. Будрина Е.В. Проблемы формирования и управления региональным рынком транспортных услуг. СПб. : СПбГИЭУ,2002.
28. Анисимов А.П., Экономика, планирование и анализ деятельности автотранспортных предприятий, М.: Транспорт-2000 г.;
29. Аксенов И.Я. Единая транспортная система. М.: Транспорт, 1998
30. Задворный Ю.В. Стратегия развития транспортной инфраструктуры в регионе. //Государственная служба/ 2004
31. Экономика, планирование и организация предприятий автомобильного транспорта под.ред. Голованенко С.Л. //М.: «Высшая школа»-2005.
32. Вельможин, А.В. Теория транспортных процессов и систем Текст. / А.В. Вельможин, В.А. Гудков, Л.Б. Миротин. -М.: Транспорт, 1999
33. Богомазов В.А. Государственное регулирование транспортной деятельности и стратегическое управление автотранспортными предприятиями / СПбГИЭА. – СПб., 1997
34. Регулирование транспортной деятельности: Учеб.пособие / Под общ. ред. проф. Кононовой Г.А. / СПбГИЭА. – СПб., 1996. -345 с
35. Бугроменко В.Н. Транспорт в территориальных системах. М. : Наука, 2005.
36. Сборник статистических данных Транспорт Павлодарской области 2009 - 2013. Управление статистики по области – Павлодар, 2014г.
37. Экономика, планирование и организация предприятий автомобильного транспорта под.ред. Голованенко С.Л. //М.: «Высшая школа»-2005.
38. Задворный Ю. В. Транспортная инфраструктура в региональной экономической системе. Учебное пособие, 2003.

38. Васильев А. П., Сиденко В. М. Эксплуатация автомобильных дорог и организация дорожного движения: Учебник для вузов; Под. ред. А. П. Васильева. - М.: Транспорт, 1990

РЕФЕРАТ

Актуальность темы исследования. Транспортная инфраструктура – разновидность инфраструктуры, совокупность всех отраслей и предприятий транспорта, как выполняющих перевозки, так и обеспечивающих их выполнение и обслуживание.

Одним из приоритетных направлений в Послании Президента страны народу Казахстана “Казахстан-2050: новый политический курс состоявшегося государства”, является транспортная инфраструктура.

Ключевые вызовы XXI века, такие как, глобальная энергетическая безопасность, истощаемость природных ресурсов, третья индустриальная революция, нарастающая социальная нестабильность и угроза новой мировой дестабилизации определяют новые требования к развитию социально-экономического развития страны, в том числе к развитию инфраструктуры транспортной системы страны.

Если в годы становления республики речь шла о развитии и поддержании транспортной системы, то в настоящих условиях инфраструктура транспортной системы должна стать катализатором социально-экономического развития Казахстана на долгосрочную перспективу, обеспечивать межрегиональную связанность внутри страны и интеграцию экономики страны в мировую систему, отвечать критериям современности, качества и безопасности.

Успешная интеграция экономики Казахстана в мировую систему в условиях глобализации невозможна без развития транспортной системы внутри страны. Поэтому развитие транспортной отрасли, в целом, должно быть направлено на повышение уровня развития инфраструктуры транспортной системы.

Развитая транспортная инфраструктура существенным образом влияет на уровень экономической активности региона, обеспечивают доступ к рынкам сбыта продукции. В рыночных условиях особо важными становятся факторы ускорения доставки грузов и их сохранность. С развитием сельскохозяйственного производства увеличиваются как межрайонные, так и межобластные перевозки. Низкий технический уровень автодорог, аварийность отдельных участков приводит к снижению скоростных возможностей транспорта, увеличению транспортной составляющей в стоимости товаров и услуг, потерям при транспортировке.

Важной задачей транспортно-коммуникационной инфраструктуры являются обеспечение доступности и качества транспортных услуг и создание «инфраструктурных центров» в удаленных регионах и регионах с недостаточной плотностью населения, а также решение вопроса обеспечения села необходимым транспортным сообщением.

Степень разработанности проблемы. В настоящее время проблемами развития транспортной инфраструктуры Республики Казахстан занимаются отечественные ученые научно-исследовательского института транспорта и

коммуникаций (далее НИИ ТК). Данный НИИ ТК занимается исследованием развития транспортно-коммуникационного комплекса Республики Казахстан, его интеграцию в мировую транспортную систему. Особое внимание уделяется изучению технологий комбинированных и мультимодальных перевозок, транспортного законодательства, безопасности дорожного движения и проблем экологии. Министерством транспорта и коммуникаций Республики Казахстан разработана Государственная программа развития и интеграции инфраструктуры транспортной системы Республики Казахстан до 2020 года. Кроме этого утвержден Указ Президента Республики Казахстан «Об утверждении Государственной программы инфраструктурного развития «Нұрлы Жол» на 2015 – 2019 годы»

Также использованы работы отечественных и зарубежных ученых и специалистов в области развития транспортной инфраструктуры: Красикова О.А., Телтаева Б.Б., Созонова В.А., Каганович Е.В., Цыценко Н.А., Бухтиярова Л.И., Калашниковой А.Н., Ковтун Е.И., Михайловой О.П., Терехова В.А., Чумаченко М.Н., Памфилова К.Д., Васильева А.П., Сиденко В.М., Гельфер Г.А., Истомина В.С.

Объектом исследования - транспортно-коммуникационный комплекс Павлодарской области.

Предметом исследования – развитие транспортной инфраструктуры Павлодарской области.

Цель исследования – определение основных направлений повышения эффективности развитие транспортной инфраструктуры Павлодарской области.

Цель исследования обусловила постановку следующих задач:

- 1 раскрыть роль и определить сущность понятия транспортной инфраструктуры;
- 2 провести анализ современного состояния инфраструктуры транспорта;
- 3 охарактеризовать существующую систему управления транспортной инфраструктурой;
- 4 определить основные направления повышения эффективности управления транспортной инфраструктурой;
- 5 разработать механизм реализации государственных программ развития транспортной инфраструктуры.

Нормативно-правовую основу работы составили кодексы и законы Республики Казахстан, Указы Президента РК, Постановления Правительства РК, приказы руководителей государственных органов, инструкции и другие нормативные документы, регулирующие деятельность транспортно-коммуникационного комплекса.

Научная новизна исследования состоит в постановке и решении проблем комплексного развития транспортной инфраструктурой региона, а также в разработке организационно-экономического и методического инструментария развития и управления единой транспортной системы региона. А также в привлечении частного бизнеса на различных этапах реализации инфраструктурных проектов, в частности через механизмы государственно - частного партнерства, частного управления.

Объем и структура работы. Работа состоит из введения, 3 глав, заключения, списка литературы. Работа изложена на 97 страницах.

Количество иллюстраций, таблиц, использованных литературных источников: В работе представлено 3 таблиц, 10 рисунков и 38 источников литературы.

Перечень ключевых слов: транспортная инфраструктура, комбинированные и мультимодальные перевозки, государственное частное партнерство, инфраструктурные центры, транспортная система.

Сведения о публикациях:

1 Современное состояние автомобильного транспорта в Республике Казахстан: перспективы развития // Сборник научных конференций трудов молодых ученых и магистрантов «Социально-политические и экономико-правовые проблемы общества: история и современность - 2015», Барнаул, Алтайская академия экономики и права, 2015.

2 Автомобильные дороги - как элемент транспортно-коммуникационного комплекса Республики Казахстан // Научный журнал «Вестник ИнЕУ» Инновационный Евразийский Университет, Павлодар, 2015.

РЕФЕРАТ

Зерттеу тақырыбының өзектілігі. Көліктік инфрақұрылымы - инфрақұрылымдың түрі, көлік ретінде барлық салалар мен көлік компанияларының жинауы, олардың жүзеге асырылуын және техникалық қызмет көрсетуін қамтамасыз ету.

Қазақстан еліне «Қазақстан-2050» Президент Жолдауындағы басымды бағыттарының бірі тірегі қаланған мемлекеттің жаңа саяси курсы», көлік инфрақұрылымы болып табылады.

XXI ғасырдың негізгі бағыты, яғни жаһандық энергетикалық қауіпсіздік, табиғи ресурстардың таусылуы, үшінші индустриалдық революция, өсіп келе жатқан әлеуметтік тұрақсыздық және жаңа әлемдік тұрақсыздық елдің әлеуметтік-экономикалық дамуына жаңа талаптарды айқындайды, соның ішінде елдің көліктік жүйесінің инфрақұрылымының дамуына жаңа талаптарды анықтайды.

Егер республиканың қалыптаса бастаған жылдарында көліктік жүйенің дамуы мен қолдауы туралы ой қалыптасса, онда қазіргі жағдайда көліктік жүйенің инфрақұрылымы Қазақстанның ұзақ мерзімді болашағына әлеуметтік-экономикалық дамуының шапшандатқышы болуы мүмкін еді, елдің ішінде аймақ аралық байланыстылықты және ел экономикасының интеграциясын әлемдік жүйеге қамтамасыз етеді, қазіргі заман белгілеріне, сапасы мен қауіпсіздігіне жауап береді.

Жаһандану шартындағы Қазақстан экономикасының әлемдік жүйеге сәтті бірлесуі ел ішіндегі көліктік жүйенің дамуынсыз мүмкін емес. Сондықтан көліктік саланың дамуын, жалпы көліктік жүйенің инфрақұрылымының дамуын жоғарылатуға бағытталуы тиіс.

Дамыған көлік инфрақұрылымы елеулі түрде аймақтың экономикалық белсенділігіне әсер етеді, өнім өткізу нарығына кіруді қамтамасыз етеді. Нарықтық жағдайдағы ерекше маңызды факторлар жүктерді жеткізуді жеделдету мен олардың сақталуы болып табылады. Ауыл шаруашылық өндірістің дамуымен қатар аудан аралық, облыс аралық тасымалдау көбейіп келеді. Көлік жолдарының төмен техникалық деңгейі, жеке учаскелердің апаттылығы көліктің жылдамдық мүмкіншілігінің төмендеуіне әкеледі, тауарлар мен қызметтер құнындағы көлік құрамдастың жоғарылауына, тасымалдаудағы шығындарға әкеледі.

Көліктік-коммуникациялық инфрақұрылымның маңызды міндеті көліктік қызметтердің қол жетімділігі мен сапасын қамтамасыз ету болып табылады және халықтың жеткіліксіз тығыздығы бар аймақтар мен алыстағы аймақтарда «инфрақұрылымдық орталықтарды» құру, сонымен қатар ауылдарды қажетті көліктік қатынаспен қамтамасыз ету сұрақтарын шешу.

Мәселенің өңделу дәрежесі. Қазіргі уақытта Қазақстан Республикасындағы көліктік инфрақұрылымының даму мәселелерімен көлік пен коммуникацияның ғылыми-зерттеу институтының (ары қарай КК ҒЗИ) отандық ғалымдары айналысады. Осы КК ҒЗИ Қазақстан Республикасындағы

көліктік-коммуникациялық кешенінің дамуын зерттеумен, оның әлемдік көліктік жүйеге бірігуімен айналысады. Құрамдастырылған және мультимодальді тасымалдау технологиясын зерттеуге, көліктік заңнамаға, жол жүру қауіпсіздігі мен экология мәселелеріне ерекше көңіл бөлінеді. Қазақстан Республикасының көлік және коммуникация Министрлігімен 2020 жылға дейін Қазақстан Республикасының көліктік жүйесінің инфрақұрылымының бірігуі мен дамуының Мемлекеттік бағдарламасы жасалған. Сонымен қатар Қазақстан Республикасы Президентінің «2015-2019 жылдарына «Нұрлы Жол» инфрақұрылымдық дамуының мемлекеттік бағдарламасын бекіту жайлы» Жарғысы бекітілді.

Сонымен қатар көліктік инфрақұрылымның дамуы аймағындағы отандық және шетел ғалымдары мен мамандарының жұмыстары қолданылды: Красикова О.А., Телтаева Б.Б., Созонова В.А., Каганович Е.В., Цыценко Н.А., Бухтиярова Л.И., Калашниковой А.Н., Ковтун Е.И., Михайловой О.П., Терехова В.А., Чумаченко М.Н., Памфилова К.Д., Васильева А.П., Сиденко В.М., Гельфер Г.А., Истомина В.С.

Зерттеу объектісі - Павлодар облысының көліктік-коммуникациялық кешені.

Зерттеу пәні – Павлодар облысының көліктік инфрақұрылымының дамуы.

Зерттеу мақсаты – Павлодар облысының көліктік инфрақұрылымының даму тиімділігін жоғарылатудың негізгі бағыттарын айқындау.

Зерттеу мақсаты келесі міндеттерді орнатуды қамтамасыз етеді:

- 1) көліктік инфрақұрылым ұғымының мәнін анықтау және рөлін ашу;
- 2) көліктік инфрақұрылымының қазіргі жағдайына талдау жасау;
- 3) көліктік инфрақұрылымды басқарудың қазіргі жүйесін сипаттау;
- 4) көліктік инфрақұрылымды басқарудың тиімділігін жоғарылатудың негізгі бағыттарын айқындау;
- 5) көліктік инфрақұрылымының дамуының мемлекеттік бағдарламасын жүзеге асыру механизмін өңдеу.

Жұмыстың нормативті-құқықтық негізін Қазақстан Республикасының кодекстері мен заңдары, ҚР Президентінің Жарлығы, ҚР Үкіметінің Қаулылары, мемлекеттік органдары басшыларының бұйрықтары, көліктік-коммуникациялық кешеннің қызметін реттейтін нұсқама мен басқа да нормативті құжаттар құрады.

Зерттеудің ғылыми жаңалығы облысында, сондай-ақ аймақтағы кешенді көлік жүйесін экономикалық даму және ұйымдастыру-әдістемелік құралдарын әзірлеу көлік инфрақұрылымын кешенді дамыту проблемаларын шешуде және қоюда тұрады. Сондай-ақ мемлекеттік арқылы, атап айтқанда, инфрақұрылымдық жобаларды іске асыру түрлі кезеңдерінде жеке бизнесті тарту - жеке меншік әріптестік және жеке басқару.

Жұмыс көлемі мен құрылымы. Жұмыс кіріспеден, 3 бөлімнен, қорытындыдан, әдебиеттер тізімінен тұрады. Жұмыс 97 бетте жазылған.

Суреттер, кестелер, қолданылған әдебиеттер саны. Жұмыста 3 кесте, 10 сурет және 38 қолданылған әдебиеттер ұсынылған.

Түйінді сөздер тізімі: көліктік инфрақұрылым, құрамдастырылған және мультимодальді тасымалдау, мемлекеттік меншікті серіктестік, инфрақұрылымдық орталықтар, көліктік жүйе.

Басылымдар жайлы мәліметтер:

1 Қазақстан Республикасындағы автомобиль көлігінің қазіргі жағдайы: даму перспективалар // «Әлеуметтік-саяси және экономикалық-құқықтық қоғамның проблемалары: тарих және қазіргі заман - 2015» жас ғылымдардың және магистранттардың еңбек ғылыми конференциялардың жинағы, Барнаул, Алтай экономика және құқық академиясы, 2015.

2 Автомобиль жолдары – Қазақстан Республикасының көліктік-коммуникациялық кешенінің элементі // «Вестник ИнЕУ» ғылыми журнал Инновациялық Евразиялық Университеті, Павлодар, 2015.

REPORT

Actuality of the theme of research. Transport infrastructure - a kind of infrastructure, collection of all industries and transport companies as transports, and ensure their implementation and maintenance.

One of the priority directions in the Message of the President of the country to the people of Kazakhstan “Kazakhstan-2050. The new political course of the taken place state”, is the transport infrastructure.

Key calls of the XXI century, such as, global energy security, exhaustibility of natural resources, the third industrial revolution, the increasing social instability and threat of new world destabilization define new requirements to development of social and economic development of the country, including to development of transport system infrastructure of the country.

If in the years of formation of the republic it was talked of development and maintenance of transport system, in the real conditions the infrastructure of transport system has to become the catalyst of social and economic development of Kazakhstan on a long-term perspective, to provide interregional coherence within the country and integration of national economy into world system, to answer criteria of the present, quality and safety.

Successful integration of Kazakhstan economy into world system in the conditions of globalization is impossible without development of transport system within the country. Therefore development of transport branch, in general, has to be directed on increase of a level of transport system infrastructure's development.

The developed transport infrastructure essentially influences on level of economic activity of the region, provides access to production sales markets. In market conditions especially important are factors of acceleration of cargo delivery and their safety. With development of agricultural production both interdistrict, and interregional transportations increase. The low technical level of highways, accident rate of separate sites leads to decrease in high-speed opportunities of transport, increase in a transport component in the cost of goods and services, to losses when transporting.

Important task of transport-communication infrastructure are ensuring availability and quality of transport services and formation of “infrastructure centers” in remote regions and regions with insufficient population density, and also the solution of a question of providing the village with necessary transport connection.

Problem readiness degree. Now domestic scientists of research institute of transport and communications (further RI TC) studied the problems of Republic of Kazakhstan transport infrastructure's development. This SI TC researches Republic of Kazakhstan transport and communication complex' development, its integration into world transport system. The special attention is paid to studying of technologies of the combined and multimodal transportations, transport legislation, traffic safety and environmental problems. The Ministry of transport and communications of the Republic of Kazakhstan developed the State program of development and integration

of the Republic of Kazakhstan transport system's infrastructure till 2020. Besides the Decree of the President of the Republic of Kazakhstan "About the statement of the State program of infrastructure development "Nurly Zhol" for 2015 – 2019 years" is approved.

Works of national and foreign scientists and experts in the field of development of transport infrastructure are also used: Krasikova O.A., Teltayeva B.B., Sozonova V.A., Kaganovich E.V., Tsytsenko N.A., Bukhtiyarova L.I., Kalashnikova A.N., Kovtun E.I., Mikhaylova O.P., Terekhova V.A., Chumachenko M.N., Pamfilova K.D., Vasilyeva A.P., Sidenko V.M., Gelfer G.A., Istomina V.S.

Object of research is a transport-communication complex of the Pavlodar region.

Subject of research is development of transport infrastructure of the Pavlodar region.

Research purpose is definition of the main directions of increase of efficiency transport infrastructure's development of the Pavlodar region.

The research purpose caused statement of the following tasks:

- 1) to open the role and to define essence of concept of transport infrastructure;
- 2) to carry out the analysis of the current state of infrastructure of transport;
- 3) to characterize the existing management system of transport infrastructure;
- 4) to define the main directions of increase of effective management of transport infrastructure;
- 5) to develop the mechanism of realization of state programs of transport infrastructure's development.

The standard and legal basis of research was made codes and laws of the Republic of Kazakhstan, Decrees of the President of Kazakhstan, the Resolutions of the Government of RK, orders of heads of government bodies, instructions and other normative documents regulating activity of the transport-communication complex.

Scientific novelty of research consists in the formulation and solution of problems of complex development of the transport infrastructure in the region, as well as in the development of organizational and methodological tools of economic development and management of an integrated transport system in the region. As well as attracting private businesses in various stages of implementation of infrastructure projects, in particular through public - private partnership and private management.

Volume and structure of research. Research consists of introduction, 3 parts, conclusion, list of references. Research is stated on 97 pages.

Quantity of illustrations, tables, used references: In work 3 tables, 10 figures and 38 sources of references are submitted.

List of key words: transport infrastructure, combined and multimodal transportations, state-private partnership, infrastructure centers, transport system.

Data on publications:

1 Current state of automobile transport in the Republic of Kazakhstan: development prospects//Collection of scientific conferences, works of young scientists and undergraduates "Socio-political and economical-legal problems of

society: history and the present – 2015”, Barnaul, Altai academy of economy and right, 2015.

2 Public highways are one of important elements of a transport-communication complex of the Republic of Kazakhstan//Scientific journal “InEU messenger” Innovative University of Eurasia, Pavlodar, 2015.

РЕЗЮМЕ

В данной магистерской диссертации по теме: «Развитие транспортной инфраструктуры Павлодарской области» проведен анализ и рассмотрены вопросы развития транспортной инфраструктуры на примере Павлодарской области. Раскрыты сущность, факторы, оценка транспортной инфраструктуры.

Проведен анализ современного состояния развития транспортной инфраструктуры Республики Казахстан и Павлодарской области. А также была произведена оценка систем управления транспортной инфраструктуры.

Предложены перспективные пути совершенствования управления и развития транспортной инфраструктуры. Внедрение и реализация новых инфраструктурных проектов, в том числе и через механизмы государственно-частного партнерства.

ТҮЙІН

Бұл магистрлік диссертация: «Павлодар облысының көліктік инфрақұрылымын дамуы» тақырыбы бойынша Павлодар облысы мысалында көліктік инфрақұрылымын дамуы сұрақтары қарастырылған және талдау өткізілген. Көліктік инфрақұрылымын арттыруды бағалау, факторлары, маңызы айқындалған.

Қазақстан Республикасы және Павлодар облысының көліктік инфрақұрылымын дамуы қазіргі жағдайға талдау өткізілген. Сондай-ақ, көліктік инфрақұрылымын басқару жүйесіне бағалау жасалған.

Көліктік инфрақұрылымын дамуы және басқару жүйесін жетілдірудің болашақтағы жолдары ұсынылған. Жаңа инфрақұрылым жобаларды өткізу, сонымен қатар мемлекеттік-меншіктік әріптестігін механизмі арқылы енгізу көрсетілген.

SUMMARY

In this master's degree dissertation on the topic: "Development of a transport infrastructure of the Pavlodar area" an analysis is conducted and the questions of development of a transport infrastructure are considered on the example of the Pavlodar area. Essence, factors, estimation of a transport infrastructure, is exposed.

The analysis of modern development of a transport infrastructure of Republic of Kazakhstan and Pavlodar area status is conducted. And also the estimation of control system of a transport infrastructure was produced.

The perspective ways of perfection of management and development of a transport infrastructure offer. Introduction and realization of new infrastructural projects, including through the mechanisms of state-private partnership.

ОБОЗНАЧЕНИЯ И СОКРАЩЕНИЯ

АО – Акционерное общество

АО «НК «КТЖ» - Акционерное общество «Национальная компания «Қазақстан темір жолы»

АО НК “Казтрансойл” - Акционерное общество «Национальная компания “Казтрансойл”

АЗС – Автозаправочные станции

АТС – Автотранспортные средства

БАКАД – Большая Алматинская Кольцевая автомобильная дорога

ВВП – Внутренний валовой продукт

ГУ – Государственное учреждение

ГЧП – Государственно-частное партнерство

ЕС – Европейский Союз

ИКАО – Международная организация гражданской авиации

ИМО – Международная морская организация

ИП – Индивидуальный предприниматель

ИТПС - Интеллектуально-транспортная платежная система

КСКМ – Казахстанский сектор Каспийского моря

КСН - компания специального назначения

МЖС – Магистральная железнодорожная сеть

МБРР – Международный Банк реконструкции и развития

РК – Республика Казахстан

РФ – Российская Федерация

СТО – Станции технического обслуживания

СНГ – Содружество независимых государств

США – Соединенные штаты америки

ТК – Транспортный комплекс

ТОО – Товарищество с ограниченной ответственностью

IATA – Международной ассоциации воздушного транспорта

FIDIC – Международная Федерация инженеров-консультантов

ISAGO – Аудит по безопасности наземного обслуживания

LPI – Индекс эффективности логистики

ЭВАК – Система экстренного вызова при авариях и катастрофа