

5 лекция. Транспортная дифференциация территории Казахстана.

Транспорт – основа нормальной работы всей экономики. Он обеспечивает производственный процесс, связывает предприятия, отрасли и регионы, перевозит внешнеторговые грузы. Перевозка грузов и пассажиров внутри страны и за ее пределами - главная задача транспорта. Его роль в такой большой стране, как Казахстана, особенно велика. Казахстан имеет крупный транспортный комплекс. Но у него есть нерешенные проблемы: недостаточно имеющихся путей сообщений, они пока невысокого качества (особенно автомобильные дороги). С этим связана небольшая скорость движения, а значит, и пропускная способность транспортных «артерий». Используется много устаревших транспортных средств. Отставание транспорта сдерживает рост многих производств (для улучшения его работы надо обновить созданные пути сообщения и построить новые, увеличить грузоподъемность и скорость доставки грузов). Ключевую роль в развитии экономики и промышленности страны, а также и в экспортно-импортных и транзитных отношениях играют железнодорожный и автомобильный виды транспорта. Рост ВВП Казахстана в период с 2000 по 2004 годы составил 42,7%, при этом объем грузовых перевозок всеми видами транспорта увеличился лишь на 28,5%. В результате сложилась ситуация, когда существующие мощности транспортной инфраструктуры сдерживают темпы роста экономики. Перспективы экономического развития Казахстана с ожидаемыми темпами роста ВВП 8,8-9,2% в год и среднегодовыми темпами роста в обрабатывающей промышленности 8-8,4% неизбежно повлекут за собой дальнейшее повышение нагрузки на транспортную систему. Сырьевая направленность экономики Казахстана, наряду с большими расстояниями и низкой плотностью населения, обуславливает высокую зависимость экономики от транспорта. Если в период экономического спада транспортный комплекс обеспечил все потребности экономики государства, а также оказал поддержку путем сдерживания тарифов и цен на транспортные услуги, то в настоящее время, в период стабильного роста, необходима существенная государственная поддержка для восстановления и подъема транспортной отрасли. Несбалансированное размещение транспортно-коммуникационной сети на всей территории страны препятствует развитию единого экономического пространства и росту мобильности населения. Растущий спрос на качественные транспортные услуги удовлетворяется не в полном объеме из-за недостаточного уровня технического развития транспортной системы и отставания в области транспортных технологий. [3]

Высокие темпы роста экономики Казахстана доказывают эффективность построения и реализации собственной модели развития,

основанной на долгосрочном планировании. Обеспечение устойчивого развития, улучшение инвестиционного климата, рост конкурентоспособности национальной экономики, формирование условий для перехода Республики Казахстан на инновационный путь развития, стимулирование процесса регионального развития в значительной степени зависят от наличия и качества инфраструктуры, важной составляющей которой является сеть автодорог. В настоящее время имеет место отставание дорожной инфраструктуры от потребностей общества - следствие несбалансированного роста автопарка и финансирования отрасли. Отсталость дорожной сети в условиях интенсификации внешнеэкономических связей выступает фактором, ограничивающим реализацию транзитного потенциала Казахстана в качестве логистического центра между европейским и азиатско-тихоокеанским глобальными экономическими кластерами. Строительство и реконструкция автодорог международного класса выступает необходимым условием успешной интеграции Казахстана в мировое экономическое пространство.

В Послании Президента Республики Казахстан Н.А. Назарбаева народу Казахстана «Стратегия «Казахстан-2050», отмечается, что транспортная инфраструктура является одним из основных факторов обеспечения устойчивого экономического роста страны: «Мы ставили задачу развивать инфраструктуру. И это оказалось нам по силам. За прошедшие годы было введено в строй множество крупных стратегических объектов промышленной, транспортной инфраструктуры и инфраструктуры жизнедеятельности. Это - автомобильные и железнодорожные магистрали, трубопроводы, логистические центры, терминалы, аэропорты, вокзалы, порты и так далее. Все это дало работу многим казахстанцам, встретило нас в систему региональных и глобальных хозяйственных связей. В настоящее время мы возрождаем Новый Шелковый путь, создавая магистральный транспортный коридор Западная Европа - Западный Китай». [2]

В Республике Казахстан, как и в других развитых странах, транспорт является одной из крупнейших базовых отраслей хозяйства, важнейшей составной частью производственной и социальной инфраструктуры. Транспортные коммуникации объединяют все районы страны, что является необходимым условием ее территориальной целостности, единства ее экономического пространства. Они связывают страну с мировым сообществом, являясь материальной основой обеспечения внешнеэкономических связей Казахстана и ее интеграции в глобальную экономическую систему.

Виды транспорта: наземный, водный, воздушный, трубопроводный и электронный.

Наземный – большое значение имеют ж/д (скорость движения значительна, а стоимость перевозок невелика). Первая крупная ж/д магистраль – Оренбург-Ташкент (1904-1905). 3 меридиональные магистрали: Оренбург-Ташкент, Трансказахстанская (Петропавловск-Караганды-Шу), Туркестано-Сибирская (Семей-Алматы-Луговая) и 2 широтные: Среднесибирская (Челябинск-Костанай-Кокшетау-Карасу), Южно-Сибирская (Карталы-Астана-Кулунда-Барнаул). Железнодорожный транспорт обеспечивает 58,1% всего грузооборота и 10,8% пассажирооборота в стране. Его именуют артерией, питающей экономику. АО «Казахстан темир жолы» - самая крупная казахстанская компания, где трудятся 85 тыс. человек, занимает 7-е место в мире по объему грузоперевозок после США, Китая, Индии, стран Европейского союза, России и Казахстана. На севере территории государства пересекают три сибирские магистрали: Транссибирская – через г. Петропавловск, Южносибирская – через Астану – Павлодар на Барнаул и Среднесибирская - через Кустанай – Кокшетау и далее на Барнаул. [6]

Огромное значение в перевозке грузов и пассажиров имеют три крупные казахстанские Магистрали: Оренбург — Ташкент, построенная в начале XX века (1904 — 1905 гг.), Турксиб, которой в апреле 2005 года исполнилось 75 лет, Трансказахстанская (Петропавловск — Моинты — Шу). Общая протяженность дорог — свыше 14 тысяч километров, из которых 4 тыс. — электрифицированные. От всех крупных железнодорожных магистралей отходят длинные или короткие пути, которые соединяют промышленные узлы Казахстана. К ним относятся дороги: Астана — Павлодар, Есиль — Аркалык, Атырау — Октябрьск — Орск, Озень — Актау — Атырау, Отрар — Жанабай и др. За последние годы завершено строительство моста через Ертыс в Семее и важнейшей железнодорожной линии Алтынсарино — Хромтау и Аксу — Дегелен. Огромное значение имеет строительство таких железных дорог, как: Ералиеве — Курык, Мангышлак — Баутино, Хоргос — Жетыген и др. [5]

Как и многие другие отрасли, железнодорожный транспорт требует дополнительного развития. Основными проблемами являются: изношенность парка тепловозов и электровозов, низкая пропускная способность отдельных дорог, необходимость строительства новых магистралей. В этих целях в ближайшие 5 лет планируется построить 1600 км новых и электрифицировать 2700 км существующих дорог с привлечением более 2 млрд. долларов США. Всего же на реализацию транспортной отрасли в республике до 2020 года предполагается выделить и освоить около 30 млрд. долларов. [7]