

ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ РК

*Шаріпова А.Є., здобувач вищої освіти,
sharipova.al.ev@gmail.com*

*Науковий керівник: Рахімбаєв А.Б., к.е.н., доцент
Казахський Автомобільно-дорожній інститут*

У силу свого унікального розташування Казахстан має високий транспортно-транзитний потенціал. Транспортні потоки з КНР до Європи і назад територією республіки дозволяють розкрити цей потенціал. Республіка територіально може за різними оцінками обслуговувати до 20% цих трансконтинентальних потоків. Розуміючи це, керівництво Казахстану з 2000 р. стало приділяти особливу увагу розвитку транспортної галузі у зв'язку з масштабними процесами економічної інтеграції республіки до глобальної та регіональної економіки. Було розроблено відповідні галузеві програми, створені задля розкриття цього потенціалу.

Найбільш суттєвими міжгалузевими програмами, спрямованими на реалізацію транспортно-транзитного потенціалу Казахстану є Державна програма розвитку та інтеграції інфраструктури транспортної системи Республіки Казахстан до 2025 року, якій передували Програма розвитку транзитно-транспортного потенціалу Республіки Казахстан на 2004-2006 роки. та Програма з розвитку транспортної інфраструктури в Республіці Казахстан на 2010 – 2014 роки. Наразі реалізовано Державну програму інфраструктурного розвитку «Нурли Жол» на 2015-2020 роки. У рамках державних програм розвитку транспортно-транзитного потенціалу було спрямовано порядку Т7,930 млрд [1, с.2]. У рамках програми «Нурли Жол» передбачалося фінансування у розмірі Т7,676 млрд [1, с. 2]. Згідно з заявою міністра транспорту та комунікацій Республіки Казахстан, у 2019 році було розроблено та представлено концепцію програми «Нурли Жол» до 2025 р.

Реалізовано проект Західна Європа-Західний Китай протяжністю транспортно-логістичного коридору 8445 км, у тому числі 2787 км посідає Казахстан і 3425 км Китай. Ініціатива «Один пояс-один шлях», озвучена Головою КНР Сі Цзіньпіном ще у 2013 р., узгоджується з державною програмою «Нурли Жол» та просувається на засадах поглиблення політичної координації в рамках реалізації стратегії розвитку, які були ратифіковані в рамках Плану співробітництва зі сполучення будівництва економічного поясу Шовкового шляху та економічної політики «Нурли Жол» у 2016 р. Формування спільної транспортно-логістичної інфраструктури в рамках цих проектів дозволить Казахстану мати вихід до Тихого океану та реалізувати свій транзитний

потенціал. Бажано в майбутньому проходження трансконтинентальної дороги Західна Європа-Західний Китай через Україну. Бо Україна може стати стратегічним партнером Китаю. У рамках самої програми «Нурли Жол» цільовий показник транзиту територією республіки залізничним та автомобільним видами транспорту у 2022 р. має становити 18,1 млн. тонн, а отримання доходів від транзиту до 2023 р. має досягти \$4 млрд [1, с. 3].

Згідно з даними Міністерства з інвестицій та розвитку Республіки Казахстан, обсяг транзитних перевезень залізничного транспорту у 2017 р. збільшився на 22,7% р/р і становив 16 млн. тонн [1, с.2]. За даними транзит за 2018 р. збільшився у 6,2% р/р і становив 17 млн. тонн, згідно з загальнодоступними медійними джерелами. Дані щодо транзитних перевезень автомобільним транспортом Міністерства з інвестицій та розвитку Республіки Казахстан відсутні. Дані Комітету Державних Доходів помітно відрізняються від даних Міністерства з інвестицій та розвитку Республіки Казахстан.

Транспортна галузь Казахстану за останні кілька років не демонструвала серйозних структурних змін, зберігаючи свою частку у ВВП на рівні середніх значень трохи більше ніж 7% (2016-2020 рр.) [1, с.5]. Станом на кінець 2020 р., згідно з нашою оцінкою, частка галузі склала 7,5% (7,4% у 2019 р.). Валовий випуск послуг транспорту за січень-грудень 2020 р. за попередніми даними становив 7,240 млрд (+11,8% р/р або 6,474 млрд. 2019 р.) [1, с.5]. Частка міського транспорту (автобусний, таксі, тролейбусний, трамвайний) у структурі доходу за рекомендований період становила 3,8% (3,5% у 2019 р.).

Середнє значення частки морського транспорту (річкового внутрішнього та морського) становить 0,5% (0,2% у 2020 р.). Зміни обсягів вантажоперевезень у Казахстані у 1991-2020 роках. були нерівномірні. На початок періоду спостереження припадають найбільш помітні обсяги перевезень вантажів, які становили 2 513,4 млн. тонн або 437,2 млрд. т/км із подальшим скороченням обсягів до 1 065,9 млн. тонн або 149,7 млрд. т/км. у 1999 р. Обсяг перевезень вантажів усіма видами транспорту у 2020 р. збільшився на 4,0% р/р та становив 4 130,6 млн. тонн вантажів, багажу та вантажобагажу (5,8% р/р у 2019 р.) [1, с.5]. Зростання вантажообігу у 2020 р. склало 5,7% р/р до 596,1 т/км (8,7% р/р у 2019 р.). У частині пасажирських перевезень основне навантаження за видами транспорту республіки Казахстан посідає автобусні перевезення. У період з 1998 р. по 2008 р. частка перевезень цим видом транспорту становила в середньому 69% або 6327 в середньому за період. Починаючи з 2009 р. частка цього транспорту суттєво зростає з 74% (8692 млн. чол.) до 82% (18 314 млн. чол.) у 2018 р. [2].

У 2019 р. намітилося скорочення частки автобусних перевезень та станом на кінець року частка пасажирів, перевезених цим видом транспорту, становила 80% (18 237 млн. чол.), а у 2020 р. 72% (16 541 млн. чол.) [1, с.5]. Згідно з заявою міністра транспорту та комунікацій Республіки Казахстан, представлено нову концепцію програми «Нурли Жол до 2025 р. Фондом розвитку промисловості буде запущено механізм пільгового кредитування для виробників та покупців вітчизняних контейнерів. Загалом 22 млн тонн експортних вантажів планується переорієнтувати на контейнери, що вимагатиме додатково близько 117 тис. контейнерів [3]. Налагодження вітчизняного виробництва дозволить сформуванню достатній парк контейнерів, підвищити частку контейнеризації перевезень до 30%. Запуск серійного виробництва заплановано на грудень 2022 року. Планується виготовляти щорічно до 10 тис. контейнерів. Так, на базі вітчизняних заводів «Казахстан Інжиніринг», KLMZ «Мейкер», SMP Group (КБК) та FESCO проводиться робота з налагодження виробництва вітчизняних 20- та 40-футових контейнерів, а також контейнерів для рулонної сталі та рудних вантажів.

На сьогодні у зв'язку з геополітичним становищем в Росії дуже затребуваний транспортний коридор ТРАСЕКА завдовжки 4016 км. Маршрут коридору пролягає основною частиною коридору Західна Європа - Західний Китай і далі через Актобе і Доссор виходить до морських портів Казахстану. Експортні вантажі переорієнтуються на латвійські порти (Лієпая, Рига, Вентспіле) та на Транскаспійський міжнародний транспортний маршрут. У рамках ТМТМ з Азербайджаном, Грузією та Туреччиною досягнуто домовленості щодо створення Спільного підприємства на маршруті за аналогією Об'єднаної транспортно-логістичної компанії. Необхідно створити спільне підприємство із залізницями Азербайджану та Грузії для розвитку Middle коридор (ТМТМ). Спільно із центральноазіатськими сусідами нині проводиться робота з розвитку Південного коридору.

Література.

1. Шейкін Д.І. Транспортна галузь Казахстану. URL: <https://halykfinance.kz/download/files/company-documents/research/transport.pdf> (дата звернення: 27.10.2022)
2. URL: <http://altai.kz/19187-transport-logistics-industry-kazakhstan.html> (дата звернення 17.10.2022)
3. Ускенбаєв К. Транспортна галузь Казахстану демонструє позитивну динаміку. URL: https://prime_ministr.kz/ru/news/transportnaya-otrasl-Kazakhstan-demonstriruet-pozhitelnuyu-dinamiku-k-uskenbaev (дата звернення 25.10.2022)