К. К. УТАРБАЕВ

(г. Самара, Самарская академия государственного и муниципального управления) Науч. рук. **А. Н. Митрофанов**,
д-р тех. наук, проф.

ОБЪЕКТЫ И ПОДХОДЫ К УПРАВЛЕНИЮ ТРАНСПОРТНО- КОММУНИКАЦИОННОЙ ИНФРАСТРУКТУРОЙ КАЗАХСТАНА

Транспорт является общим условием производства продукции, всеобщим средством труда. Он оказывает огромное влияние на масштабы общественного производства и его темпы, осуществляя перевозки между предприятиями, областями и регионами республики, а также обеспечивая связь между другими странами. Как общее условие производства, транспорт играет огромную роль при освоении новых регионов, включая в экономический оборот страны новые природные ресурсы. Транспортно-коммуникационный комплекс является базовой отраслью в экономике республики и особой сферой вложения производственных ресурсов. Транспортная система РК включает транспортную сеть общего пользования и внутрипроизводственный транспорт.

Главным видом транспорта для Казахстана, осуществляющим основной объём перевозок массовых грузов, является железнодорожный, который является составляющей частью транспортной инфраструктуры страны [2]. Географические условия Казахстана (отсутствие прямого выхода к морю, наличия судоходных рек), обширность территории, сырьевая структура производства и размещение производительных сил, неразвитость автотранспортной инфраструктуры делают роль железнодорожного транспорта в экономике чрезвычайно важной. Почти 60% грузовых перевозок в стране осуществляется железнодорожным транспортом, а пассажирских – более 50%. Главными особенностями этого вида транспорта является универсальность, высокая провозная способность и регулярность перевозок.

Транспортный комплекс вошёл в рынок со значительными потерями. Экономическая нестабильность, изменение структуры производства и рынков сбыта продукции, нарушение транспортно-экономических связей и соответствующий спад объёмов перевозок грузов и пассажиров негативно повлияли на финансовое положение транспортного комплекса. Например, исторически производственные мощности транспортного машиностроения были сконцентрированы на территории России и Украины, что вынуждает АО «НК «КТЖ» («национальная компания «Казакстан темир жолы») осуществлять импорт запасных частей и подвижного состава в количестве 90% общего объёма закупа. С 1991 по 1999 годы грузовые перевозки сократились в четыре раза. Значительное сокращение объёмов перевозок и снижение доходов создает трудности в содержании имеющихся основных фондов, приводит к убыточности отдельных хозяйствующих субъектов и целых секторов транспорта.

В своём послании к народу Казахстана президент Республики Н.А. Назарбаев на первом месте поставил развитие транспортно-логистической инфраструктуры, которое будет осуществляться в рамках формирования макрорегионов по принципу хабов [1]. При этом инфраструктурный каркас свяжет с Астаной и между собой макрорегионы магистральными автомобильными, железнодорожными и авиалиниями по лучевому принципу. Также необходимо продолжение создания логистического хаба на востоке и морской инфраструктуры на западе страны.

Повышению экспортного потенциала в западном направлении через порты на Каспии будут способствовать масштабная паромная переправа из порта Курык и железнодорожная линия Боржакты – Ерсай.

Выгодное расположение Казахстана в самом центре Евразийского континента определило важный курс экономического развития страны. Сегодня успешно реализуются проекты, направленные на эффективное использование транзитно-транспортного потенциала республики, путём модернизации и строительства международных транзитных коридоров, приведение их в соответствие с международными стандартами [3]. Треть современного Шёлкового пути – часть грандиозного транснационального проекта «Западная Европа – Западный Китай» – пройдёт по территории Казахстана – почти 3 тыс. км – и обещает стать важнейшей составляющей транспортной инфраструктуры.

Необходимость данного проекта обусловлена, во-первых, возможностью использования транзита в полной мере. Во-вторых, нахождение на «артерии торговли» очень выгодно для нашей страны. Для того чтобы повторить «успех» этой торговой магистрали, у Казахстана есть все условия и предпосылки. Безусловно, с течением времени изменились условия и товары, но не изменились требования к перевозкам: скорость, сервис, стоимость, сохранность и стабильность. Казахстан не имеет выхода к открытому морю, поэтому важно иметь доступ к крупной торговой магистрали. В результате реализации проекта к 2020 году транзитные потоки через Казахстан из Юго-Восточной Азии на Запад из Европы в Центральную Азию увеличатся почти в два раза.

В республике продолжается работа по расширению грузоперевозок через территорию Казахстана и развитию транзитного потенциала страны. В основу современной концепции развития сети международных магистралей заложено три приоритетных направления: Россия, страны Европы и Балтии; Китай, Япония и страны Юго-Восточной Азии; страны Центральной Азии и Закавказья, Персидского залива и Турция. В каждом из указанных направлений существуют сложившиеся международные транспортные коридоры. В частности, на территории республики определены и признаны международным сообществом 6 железнодорожных, 6 автомобильных и 4 воздушных транспортных коридора.

В транспортно-логистической сфере Казахстана осуществлены и запланированы масштабные проекты, способствующие увеличению доли транзитных перевозок:

1 Открытие полноценного транзитного железнодорожного коридора через территорию Казахстана и Туркменистана в Иран. Планируется, что по этому пути составы с товарами и сырьем из России и стран Азии будут направляться в Иран, а затем через порт Бандар – Аббас на юге страны. Этот порт считается стратегическим, так как он находится в Ормузском проливе, на выходе из Персидского залива, и открывает доступ к крупным морским торговым путям.

2 КТЖ прорабатывают схему вхождения казахстанской компании в терминальную инфраструктуру морского порта Бандар-Аббас. По мнению экспертов, открытие транспортного коридора в направлении Север-Юг с выходом на Персидский залив создаст мощный импульс для развития транзита грузов через Казахстан.

3 Строительство терминала в порту Ляньюньган на восточном побережье Китая. Терминал должен стать пунктом консолидации всех грузов, идущих в направлении Казахстана, России, Центральной Азии, Закавказья из Юго-Восточной Азии.

4 Важным проектом по формированию и расширению экспортного и транзитного потенциала страны в восточном направлении считается создание так называемого «сухого порта» в рамках СЭЗ «Хоргос – Восточные ворота».

Стратегическими объектами СЭЗ, которая выступит неким центром международного приграничного сотрудничества между Казахстаном и КНР, должны стать аэропорт, сухой порт, железная дорога Жеты-ген-Хоргос, автодорога и прямое сообщение с морским портом Актау.

5 Строительство новых железнодорожных линий «Алматы – Алтынколь», «Узень – Болашак». «Жезказган – Саксаульская» и «Шалкар – Бейнеу», «Аркалык – Шубаркуль».

6 Открытие прямого железнодорожного сообщения между странами по переходу станция Болашак (Республика Казахстан) – станция Серхетяка (Туркменистан). Данный коридор позволяет осуществлять прямые поставки грузов между странами по кратчайшему пути, сократить время следования транзитных поездов направлением на Туркменистан через Казахстан и обратно. Участок Болашак-Серхетяка представляет собой часть будущего транснационального железнодорожного коридора, который свяжет Казахстан, Туркменистан и Иран и обеспечит выход грузопотоков с сухопутных к морским путям в регион Персидского Залива.

Технологии организации управления транспортной инфраструктурой РК целесообразно организовывать на базе современных подходов управления бизнес-процессами филиалов ОАО «РЖД» с учётом приоритетных показателей деятельности [4, 5, 6, 7, 8,

9, 10, 11, 12]. Таким образом, в настоящее время объективно возникает необходимость усовершенствовать комплекс практических мероприятий, нацеленных на развитие транспортного транзитного потенциала РК. Этот комплекс мер должен интегрировать

экономическую, технологическую, промышленную, транспортную, информационную и международную политику Казахстана.

Список используемой литературы

1 Послание президента Республики Казахстан Нурсултана Назарбаева народу страны [Электронный ресурс]. – 2015. – URL: <http://www.akorda.kz> (дата обращения: 10.01.2015).

2 Гусева, Л. Стратегическая цель Казахстана – развитие транзитного потенциала / Л. Гусева // KAZENERGY. – 2007. – № 2-3. – С. 78-81.

3 Ибраимова, Ш. А. Развитие трансконтинентальной инфраструктуры Республики Казахстан / Ш. А. Ибраимова [Электронный ресурс]. – 2015. – URL: <http://www.economy.kz> (дата обращения: 20.01.2015).

4 Митрофанов, А. Н. Модели показателей эффективности производственной деятельности электроэнергетической инфраструктуры филиалов ОАО «РЖД» / А. Н. Митрофанов, Н. В. Сальникова // Вестник Ростовского государственного университета путей сообщения. – 2013. – № 2. – С. 130-134.

5 Митрофанов, А. Н. Статистическая оценка взаимосвязи показателей эффективности деятельности хозяйства электроэнергетической инфраструктуры и заработной платы на филиалах ОАО «РЖД» / А. Н. Митрофанов, Н. В. Митрофанова // Вестник Самарского муниципального института управления. – Самара: Изд-во «Самарский муниципальный институт управления» – 2013. – № 2 (25). – С. 90-98.

6 Митрофанов, С. А. Теоретические принципы формирования сбалансированной системы показателей деятельности территориальных филиалов ОАО «РЖД» / С. А. Митрофанов, Е. М. Тарасов, Н. В. Митрофанова // Вестник Самарского муниципального института управления. – Самара: Изд-во «Самарский муниципальный институт управления». – 2013. – № 4(27). – С. 27-32.

7 Митрофанов, А. Н. Методика управления бизнес-процессами филиалов ОАО «РЖД» с учётом приоритетных показателей деятельности / А. Н. Митрофанов, Е. М. Тарасов, Н. В. Митрофанова // Вестник Самарского муниципального института управления. – Самара: Изд-во «Самарский муниципальный институт управления», – 2014. – № 1 (28). – С. 27-36.

8 Митрофанов, А. Н. Методика проведения риск-анализа и прогнозирования показателей качества состояния контактной сети / А. Н. Митрофанов., С. А. Митрофанов, А. Г. Галкин // Вестник Самарского муниципального института управления. – Самара: Изд-во «Самарский муниципальный институт управления». – 2011. – № 3 (18). – С. 172-181.

9 Галкин, А. Г. Математическое моделирование и информационные технологии в задачах диагностики контактной сети электрифицированных железных дорог. /А. Г. Галкин, А. Н. Митрофанов, С. А. Митрофанов. – Екатеринбург: Изд-во УрГУПС, 2012. – 226 с.

10 Митрофанов, А. Н. Математическая модель оценки качества состояния объектов системы электроснабжения ОАО «РЖД» / А. Н. Митрофанов, Д. В. Волгушев, С. А. Митрофанов // Вестник Самарского муниципального института управления. – Самара: Изд-во «Самарский муниципальный институт управления». – 2011. – № 1(16). – С. 168-176.

11 Митрофанов, А. Н. Методология и структура маркетингового управления энергетической и экономической эффективностью на предприятиях российской федерации / А. Н. Митрофанов, Д. А. Машков // Вестник Самарского муниципального института управления. – Самара: Изд-во «Самарский муниципальный институт управления». – 2010. – № 1. – С. 26-32.

12 Митрофанов, А. Н. Прогнозирование технологических процессов и электропотребления при нестационарном характере производства / А. Н. Митрофанов, Д. А. Машков, Ю. В. Митрохин // Вестник Самарского муниципального института управления. – Самара: Изд-во «Самарский муниципальный институт управления». – 2010. – № 1. – С. 32-36.