

УДК 656.13

СОСТОЯНИЕ И ПУТИ РАЗВИТИЯ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН

Интыков Т.С., Кабикенов С.Ж., Балабекова К.Г.

Карагандинский государственный технический университет, Караганда, e-mail: sapargk@mail.ru

В Казахстане в последнее десятилетие автомобильный транспорт активно развивался, потеснив в структуре транспортных услуг железнодорожный и авиационный транспорт. В Республике ежегодно пополняется парк легковых и грузовых автомобилей и автобусов. Развивается сеть автомобильных дорог и услуг автосервиса. Предпринимаются меры по приближению состояния автотранспорта и его инфраструктуры к международным требованиям. Рынок услуг автотранспорта является наиболее конкурентным в Казахстане по сравнению с рынками услуг других видов транспорта. В стратегическом плане развития экономики особое значение придается развитию качественной транспортной инфраструктуры, региональной автодорожной сети, повышению экологической безопасности транспорта, расширению транзитных перевозок. При анализе статистических данных по ДТП выявлена закономерность, что на тяжесть последствий ДТП влияет не только наличие высоко динамичных автомобилей, но и эксплуатация автомобилей старых марок, в силу своей конструкции, не соответствующих мерам современных требований безопасности.

Ключевые слова: транспортный комплекс, автомобильный транспорт, автомобили, автобусы, грузовые автомобили, автомобилизация, грузооборот, пассажирооборот, срок эксплуатации, машиностроение, автомобильные дороги, перевозки, безопасность дорожного движения, рынок услуг, автотранспорт

STATE AND WAYS OF ROAD TRANSPORT OF KAZAKHSTAN

Intykov T.S., Kabikenov S.J., Balabekova K.G.

Karaganda State Technical University, Karaganda, e-mail: sapargk@mail.ru

In Kazakhstan in the last decade, road transport grew rapidly, surpassing the structure of transport services rail and air transport. In the Republic annually replenished park cars and trucks and buses. A network of highways and auto services. Steps are being taken to approximate the state transport and its infrastructure to international standards. Services market is the most competitive vehicles in Kazakhstan compared to the markets of services of other transport modes. The strategic plan of economic development emphasizes the qualitative development of transport infrastructure, the regional road network, improve the environmental safety of transport, transit expansion. In the analysis of statistical crash data pattern revealed that the severity of the accident affects not only the presence of highly dynamic vehicles, but also exploitation of vintage cars, by virtue of their design, do not conform to modern standards of safety measures.

Keywords: transport sector, road transport, cars, buses, trucks, motorization, turnover, passenger, service life, machinery, roads, transport, road safety, consumer services, automotive

Транспортный комплекс – важная составная часть экономики Казахстана, так как является материальным носителем между регионами, отраслями, предприятиями. Транспортному комплексу Республики Казахстан отводится важнейшая роль в осуществлении межхозяйственных и межгосударственных связей. Транспортный комплекс ассоциируют с «кровеносной системой» экономики страны. С его помощью осуществляется перемещение огромных масс грузов и пассажиров как внутри городов, так и в междугородном, межрайонном и международном сообщениях. Надежные транспортные связи являются необходимым и обязательным условием специализации любых территорий на производстве продукции, предназначенной для потребления за их пределами.

Специализация регионов, их комплексное развитие невозможны без системы транспорта. Транспортный фактор оказывает влияние на размещение производства, без его учета нельзя достичь рационального размещения производительных сил.

При размещении производства учитывается потребность в перевозках, масса исходных материалов готовой продукции, их транспортабельность, обеспеченность транспортными путями, их пропускная способность и т.д. В зависимости от влияния этих составляющих и размещаются предприятия.

Специфика транспорта как сферы экономики заключается в том, что он сам не производит продукцию, а только участвует в ее создании, обеспечивая производство сырьем, материалами, оборудованием и доставляя готовую продукцию потребителю. Транспортные издержки включаются в себестоимость продукции. По некоторым отраслям промышленности транспортные издержки очень значительны. Транспортный фактор имеет особое значение в нашей стране с ее большой территорией и неравномерным размещением ресурсов, населения и основных производственных фондов.

Современное состояние транспортного комплекса Казахстана определяется сложившимся положением, характеризу-

ющимся спадом производства снижением инвестиционной активности, ростом цен, нестабильностью внутриполитической обстановки. Это привело к снижению спроса на перевозки, сокращению их объемов, осложнению финансового положения транспортных предприятий и ускорению изношенности транспортных средств, однако в последние годы наметился сдвиг в сторону увеличения транспортных перевозок и в целом оживление транспортного комплекса.

Автомобильный транспорт – вид транспорта, осуществляющего перевозки грузов и пассажиров на автомобилях (грузовых, легковых, автобусах, автотягачах и прицепных повозках). Суровые климатические условия, вызывающие большие, чем в других развитых странах, затраты на дорожное строительство, эксплуатацию дорог и автотранспорта, лишь частичное объяснение этому. Ведь даже в обжитых, экономически развитых регионах РК автотранспорт развит слабо, и до сих пор главным “камнем преткновения” на пути развития отечественного автотранспорта является бездорожье.

За период с 1990 по 2012 год количество автомобилей в мире увеличилось в среднем на 30% – от 10% в Канаде до 280% в Корее. В развитых государствах, где, как правило, более 80% парка транспортных средств составляют легковые автомобили, для характеристики уровня развития автомобилизации часто используют такой показатель, как количество легковых автомобилей в расчете на 1 тысячу жителей.

Уровень автомобилизации наиболее развитых стран и стран СНГ – участниц Таможенного союза. Как видно из таблицы, уровень автомобилизации развитых стран в среднем зафиксирован на отметке в 500-650 автомобилей, а в отдельных странах составил 750 автомобилей на 1000 жителей. Например, в США уровень автомобилизации значительно выше, чем в странах Европейского Союза, и насыщенность составляет в среднем по стране 828, а в мегаполисах итогов более 900 автомобилей на 1000 жителей.

По уровню автомобилизации среди развивающихся стран постсоветского пространства, Республика Казахстан с показателем 205 автомобилей на 1000 человек населения уступает по этому показателю странам Таможенного союза: Республике Беларусь (282 авт./1000 жит.) и соседней России (250 авт./1000 жит.). К сведению, уровень автомобилизации стран Восточной Европы и Средней Азии которых находится в пределах 150-200 автомобилей на 1000 жителей.

Как правило, большинство развитых стран уже прошли этап «взрывного» уве-

личения количества транспортных средств, как правило, продолжающегося до достижения уровня 300 единиц в расчете на 1 тыс. жителей, после которого темпы роста автомобилизации замедляются.

Автомобильный парк республики насчитывает 414 тыс. грузовых автомобилей, 98,4 тыс. автобусов, 3553,8 тыс. легковых. Кроме того, в республике зарегистрировано 50 тыс. мототранспорта, а также 149,3 тыс. автомобильных прицепов. При этом, выбросы в атмосферу вредных веществ от стационарных источников составляют около 2,7 млн тонн/год, а транспортные выбросы превышают на 1,2 млн тонн/год.

Занимая девятое место в мире по площади своей территории, Казахстан по средней плотности автодорог уступает не только высокоразвитым странам, но и большинству развивающихся стран. Протяженность автомобильных дорог РК составляет 128 тыс. км, из которых 97,1 тыс. км – автодороги общего пользования, в т.ч. 23,5 тыс. км республиканского значения, 73,6 тыс. км относятся к местной сети. Дороги с твердым покрытием составляют лишь 32,8% общей автодорожной сети. Более 80% республиканских автодорог по своему техническому состоянию не соответствуют потребностям экономики. 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.

Автотранспортом РК за 2011 год перевезено грузов – 2475,5 млн. тонн, грузооборот составил 121,1 млрд. ткм. По сравнению с 2010 годом объем перевозок грузов увеличился на 25,6%, грузооборот увеличился на 50,9%. Пассажиры перевезено – 16622,4 млн. человек, пассажирооборот составил 164,5 млрд. пкм. По сравнению с 2010 годом произошло увеличение этих показателей на 26,3% и 30% соответственно.

Несмотря на высокие удельные затраты на перевозку грузов, автотранспорт более мобилен, чем другие виды транспорта, и позволяет осуществлять доставку грузов “от двери до двери”, что является неоспоримым его преимуществом. Пассажирский автотранспорт, помимо высокой мобильности и скорости сообщения, обладает и большим комфортом для пассажиров.

Приведенные выше преимущества автотранспорта и наметившаяся тенденция к быстрому росту автопарка позволяют надеяться на неплохие шансы роста его роли уже в ближайшей перспективе. Но для этого необходимо осуществление крупных программ дорожного строительства.

Сегодня автотранспорт в Казахстане занимает третье место по объемам пере-

возимых грузов (после железнодорожного и трубопроводного), и одно из последних мест по объему грузооборота в силу чрезвычайно коротких средних расстояний перевозки (немногим более 20 км). Основные перевозки грузов и пассажиров автотранспортом осуществляются в городах и их ближайшем окружении. Велик объем работы автотранспорта в карьерах, где большегрузные самосвалы используются для перевозки минерально-строительных материалов и пустой вскрышной породы. Чрезвычайно малы объемы международных, особенно с дальним пробегом, перевозок грузов по дорогам страны.

Рынок услуг автотранспорта является наиболее конкурентным в Казахстане по сравнению с рынками услуг других видов транспорта.

На автотранспорт приходится значительная часть перевозок грузов (20,8% в 2010 году по сравнению с 10% в 90-х годах) и более 90% пассажирских перевозок. По прогнозу аналитиков, к 2015 году доля грузооборота автотранспорта увеличится до 32%. Автодороги и автотранспорт для многих регионов Казахстана являются единственным транспортным сообщением.

Современное состояние автотранспортных перевозок РК характеризуется снижением количества казахстанских перевозчиков на международном рынке транспортных услуг из-за создания искусственных барьеров в других государствах, в том числе и в странах Таможенного союза; наличие потребности в грузовых и пассажирских перевозках в международном сообщении, где доля казахстанских перевозок минимальна; конкуренция на рынке международных автотранспортных услуг со стороны иностранных перевозчиков; высокий износ и слабое техническое состояние казахстанских автотранспортных средств; низкий уровень развития производственно-технической базы; высокая потребность в перевозках у населения и предприятий; конкурсная система распределения маршрутов пассажирского транспорта среди перевозчиков.

На сегодняшний день средний срок эксплуатации автомобилей в РК характеризуется следующим: легковые автомобили – 13,9 лет; грузовые автомобили – 15,4 лет; автобусы – 13,0 лет. С 1 июля 2013 г. автомобили старше 5 лет к ввозу запрещены, т.к. не соответствуют стандарту Евро-4. Старение подвижного состава автотранспортного парка РК сопровождается повышением затрат на обслуживание и ремонт, снижается уровень сервисных услуг и оказывает значительное отрицательное воздействие на окружающую среду.

Развитие отечественного автопрома РК, способствует перспективному снижению от импортной зависимости.

За 10 месяцев 2012 года в РК произведено 14 996 автомобилей. В то время как в прошлом году за такой же период с конвейеров казахстанских автозаводов сошло 6055 авто. Больше предпочтение отечественные автозаводы отдают легковым автомобилям. Среди автомобилей лидерами являются «внедорожники». Их произведено 7551 (52,7%). Вторую строчку популярности занимают автомобили «гольф-класса» (5289 ед. или 36,9%). И замыкает тройку лидеров малолитражные автомобили (724 ед. или 5%). Хотя и с небольшим отрывом, но им все же удалось обойти «семейные» машины D-класса (628 авто или 4,3%). Что касается легкой коммерческой техники и автобусов, то в этом сегменте за прошедшие 10 месяцев было произведено 673 единицы, что составляет 4,5% от всех автомобилей, собранных в РК.

Казахстанский автосборочный завод АО «АЗИЯ АВТО» (г. Усть-Каменогорск) основан в 2002 г. и является крупнейшим производителем легковых автомобилей в Казахстане. Среди партнеров завода ведущие мировые концерны: «Volkswagen Group», «General Motors», «Renault-Nissan-АвтоВАЗ» и «KIA Motors». На мощностях АО «АЗИЯ АВТО» выпускаются автомобили марки Skoda (Fabia, Octavia, Superb, Yeti), Chevrolet (Aveo, Captiva, Cruze, Epica, Lacetti), Lada 4x4, KIA (Sorento, Mohave, Cerato, Sportage, Soul, Cadenza, Optima, Picanto). Доля реализованных автомобилей отечественной сборки на внутреннем рынке к концу 2013 года составит 25%. В ближайшей перспективе объем продаж новых автомобилей увеличится по сравнению с предыдущим не менее чем на 80% и составит цифру около 140-150 тыс. единиц, а импорт подержанных автомобилей будет оставаться на низком уровне. Объем вторичного внутреннего рынка перепродаж подержанных автомобилей оценивается порядка 180-200 тыс. единиц на конец 2013 года.

В перспективе, до 2020 года общая мощность всех производственных площадок в Казахстане будет составлять 300 тыс. автомобилей, из них 50% будут направлены на внутренний рынок, остальные 50% – на экспорт.

Достичь высоких показателей в машиностроении удастся за счет увеличения инвестиций в эту отрасль и введение в строй новых проектов, как по производству, так и по сервису.

В 2012 году импорт автомобилей в Казахстан составил порядка 120 тыс. новых автомобилей различного назначения по

всем странам, в том числе: из Российской Федерации – 55 тыс. новых легковых автомобилей (российские бренды и иномарки российского производства), 16 тыс. единиц из Японии, 10 тыс. из Китая, 5,5 тыс. из Южной Кореи, 5 тыс. из Узбекистана, 3 тыс. из США, 2 тыс. из Германии.

Автотранспорт и автодороги имеют свою нишу деятельности – местные перевозки. Как показывает мировой опыт, автотранспорт и автодороги имеют совершенно исключительные потенциалы для расширения этой ниши и выхода в магистральную сферу. Для этого нужны более совершенные дороги и соответствующий подвижной состав. При скорости 100-120 км/ч современные грузовики и магистральные автобусы способны эффективно выполнять функции железной дороги по перевозке грузов и пассажиров на расстояния, по крайней мере, до 2-3 тыс. км. Существенная экономия времени компенсирует большие денежные затраты. Ясно, что предстоит конкурентная борьба с железной дорогой за перевозки на средние и дальние расстояния, в которой автотранспорт может выиграть, если существенно не повысится скорость движения поездов.

В настоящее время автомобильный транспорт в Казахстане переходит от одной системы хозяйствования к другой. Вместо централизованного отраслевого управления постепенно формируется новая система государственного регулирования автотранспорта, адекватная рыночным условиям. Она характерна сочетанием административных и экономических рычагов управления, в основе которых лежат механизмы лицензирования и сертификации.

На автотранспорте за последние 10-15 лет фактически ликвидирована монополия государственных предприятий. Почти три четверти крупных и средних автотранспортных предприятий приватизированы. В результате акционирования и приватизации этот сектор в основном вышел из непосредственного подчинения государству.

В связи с практической деятельностью десятков тысяч независимых предприятий и предпринимателей на рынке автотранспортных услуг складывается новая практика коммерческих взаимоотношений, отрабатываются прикладные методы изучения

рынка предприятий, выбора ими сферы деятельности, способов рекламы, выработки и обоснования цен, конкурентной борьбы и так далее. По сравнению с 2000 г. грузооборот в 2001 г. увеличился на 0,8%. Постепенно улучшается финансовое положение грузовых автотранспортных предприятий. В целом по РК в результате перевозок грузов всеми коммерческими грузовыми автомобилями приносит рост дохода. Постоянно растет число мелких предприятий, на балансе которых менее 10 автомобилей. Такие подразделения автотранспортной отрасли уже составляют около 70% от общего количества владельцев грузовых автотранспортных средств. Наиболее динамичной является группа малых предприятий и индивидуальных предпринимателей, доля которых в объеме коммерческих перевозок заметно растет.

В период административно-планового развития экономики клиентура и перевозчики взаимодействовали, как правило, на основе долгосрочных (обычно – годовых) договоров. Ныне подавляющее большинство перевозок выполняется по разовым заказам. Фактически большинство транспортных предприятий занято ежедневным поиском грузов. Сегодня грузоотправитель при выборе автомобильного перевозчика, прежде всего, руководствуется таким фактором, как его надежность. Поэтому многие из них предпочитают пользоваться услугами своих традиционных партнеров, несмотря на предлагаемые их конкурентами более выгодные условия. Вместе с тем, рынок автотранспортных услуг ныне уже достаточно насыщен. И если клиент по тем или иным причинам не удовлетворен своим перевозчиком, то он имеет реальную возможность обратиться к услугам другого предприятия.

Список литературы

1. О стратегическом плане Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан на 2011 – 2015 годы. Постановление Правительства Республики Казахстан от 11 февраля 2011 года № 129.
2. Николаев А.С. Единая транспортная система / А.С. Николаев. – М.: Лицей, 2001 – 351 с.
3. Можарова В.В. Транспорт в Казахстане: Современная ситуация, проблемы и перспективы развития. – Алматы: КИСИ при президенте РК, 2011, – 216 с.
4. <http://autotransp.org.ru/problems.html>.
5. Стратегический план развития Республики Казахстан до 2020 года. 2010. // www.itcp.kz.