

С. А. АЛПЫСБАЕВ, Р. К. САТОВА, Д. Г. МУХАМБЕТОВ, А. Д. МУХАМБЕТОВА
(Казахская академия транспорта и коммуникаций им. Тынышпаева)

СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА КАЗАХСТАНА

На основі обробки статистичних даних проведено аналіз технічного стану та результатів перевізної діяльності транспортно-логістичного комплексу Казахстану в період 2000-2006 рр. Визначені основні чинники високої частки транспортної складової в структурі ВВП Казахстану та показані шляхи її зниження.

На основе обработки статистических данных проведен анализ технического состояния и результатов перевозочной деятельности транспортного комплекса Казахстана в период с 2000 по 2006 годы. Выявлены основные причины высокой доли транспортной составляющей в структуре ВВП Казахстана и показаны пути ее снижения.

On the basis of processing the statistical data the analysis of a technical condition and results of transportation activity of a transport complex of Kazakhstan is lead to the period with 2000 for 2006. Principal causes of a high share of a transport component in structure of gross national product of Kazakhstan are revealed and ways of its decrease are shown.

Основной задачей транспортного комплекса Казахстана является интеграция в евразийскую транспортную систему. Вместе с тем глобализация экономических связей предполагает жесткую конкуренцию производителей товаров и услуг, в том числе транспортных. В связи с этим целью данной работы стал анализ технического состояния транспортного комплекса Казахстана и эффективности его работы в последние годы. В качестве исходных данных были использованы официальные источники Агентства Республики Казахстан (РК) по статистике в период с 2000 по 2006 годы.

Техническое состояние транспортного комплекса. Транспорт Казахстана в целом является в достаточной степени технически оснащенной отраслью экономики. Так, в 2005 году стоимость основных средств транспортных предприятий составила около 1 трлн. 221 млрд. тенге (Курс доллара в 2005 году в среднем 125,6 тенге/USD). Из них наибольший объем средств приходится на железнодорожный транспорт, в 2005 году он составил 479 млрд. 886 млн. тенге или 39 % от основных средств всей транспортной системы. Занимающий вторую позицию трубопроводный транспорт имеет примерно вдвое меньше основных средств. Особого внимания требует оценка общей стоимости автотранспортных средств Казахстана, так как более половины из них находится в личной пользовании граждан и поэтому не учитывается в качестве основных средств предприятий. Так, в 2005 году индивидуальным владельцам принадлежали 51 % из общего чис-

ла грузовых и 92 % из общего числа легковых автомобилей.

Транспорт республики является инвестиционно-привлекательной отраслью. Лидерство по инвестициям принадлежит трубопроводному транспорту. Так, с 2002 по 2005 год в него ежегодно инвестировалось от 50 до 68 млрд. тенге, что составляло в 2002...2003 годах более 45 %, а в 2004...2005 годах около 22 % от объема основных средств этого вида транспорта.

Второе место по объемам инвестиций занимает железнодорожный транспорт. Объем финансовых вливаний здесь увеличился за последние четыре года почти в 5 раз: от 5 млрд. 603 млн тенге в 2002 году до 25 млрд 22 млн тенге в 2005 году. Однако по отношению к стоимости основных средств железнодорожного транспорта ежегодные инвестиции составляют в среднем всего 5 %. Стабильно инвестировался прочий сухопутный транспорт. Объем ежегодных инвестиций составил около 20 % от основного капитала. Ударные дозы инвестиций получил воздушный транспорт в первые годы анализируемого периода, так в 2002 г. объем инвестиций составил 104,8 % и в 2003 г. – 55,1 % стоимости основных средств..

В период 2002...2005 годы в транспортную отрасль было импортировано значительное количество транспортных средств, стоимость которых составила около четверти от суммы основных средств всех транспортных предприятий. Наиболее стабильно пополнялся автомобильный транспорт. Количество ежегодно импортируемых грузовых автомобилей составляло 3...6 %, автобусов 8...13 % от имеющего-

ся в республике парка автомашин. Наибольшие темпы роста импорта характерны для легковых автомобилей, их ввоз увеличился с 8 % в 2002 году до 17 % в 2005 году. Существенное обновление авиационной техники произошло в 2002...2003 годы. Так, в 2003 году он составил 678 % от стоимости имеющегося основного капитала. На фоне авиационного и автомобильного транспорта бледно выглядит железнодорожный транспорт, обновление которого импортной техникой составляло в среднем около 10 %.

Большой объем импорта объясняется тем, что в республике отсутствует своя машиностроительная индустрия по производству транспортной техники. В результате практически любое обновление происходит за счет импорта. Поэтому действенной мерой было бы приобретение у иностранных производителей наряду с транспортной техникой также технологии и оборудования для ее производства на территории Казахстана, т. е. импорт совмещать с трансфертом соответствующей технологии.

Основной проблемой транспортного комплекса является физический и моральный износ парка подвижных средств, усугубляемый отсутствием отечественной машиностроительной индустрии для его обновления. В этих условиях важнейшую роль играет правильный выбор стратегии технической модернизации транспортного комплекса для обеспечения его конкурентоспособности на рынке международных перевозок.

Транспортная составляющая в структуре ВВП. Анализ статистических данных [1–3] и результаты их обработки, показали, что в период с 2000 по 2006 годы индекс физического объема валового внутреннего продукта Казахстана находился в пределах 109...113 %, т. е. наблюдался устойчивый рост ВВП Казахстана ежегодно в среднем примерно на 10 %.

В общем объеме ВВП удельный вес продукции транспортной отрасли в рассматриваемом периоде остается относительно стабильным и составляет около 10 %. Темпы ее роста по годам примерно совпадают с темпами роста ВВП. Наибольшее значение транспортной составляющей достигается в 2003 году, затем наблюдается устойчивая тенденция ее снижения с 10,8 % в 2003 году до 9,0 % в 2006 году.

Структура транспортной составляющей ВВП крайне неравномерна по видам транспорта. Основная ее доля приходится на деятельность прочего сухопутного (преимущественно автомобильного) транспорта, которая составляет

50...60 % от результата деятельности всей транспортной отрасли. Причем в динамике с 2003 года по 2005 год прослеживается заметное снижение составляющей прочего сухопутного транспорта с 6,0 до 4,2 %, т. е. почти в полтора раза.

Тем не менее, удельный вес продукции транспорта в ВВП остается относительно высоким. Вклад деятельности транспорта и связи в валовой внутренний продукт в таких развитых странах, как Китай, Германия, Ирландия, Япония почти вдвое ниже, чем в Казахстане [4].

Такое положение не может не влиять на уровень цен производимых в Казахстане товаров и услуг. Поэтому возникает настоятельная необходимость в изучении причин высокого уровня транспортной составляющей ВВП Казахстана.

Анализ работы транспорта по перевозкам грузов и пассажиров. Как известно, для характеристики объема работы транспорта используются два показателя: перевозка грузов, под которой понимают количество грузов в тоннах, перевезенных за определенный период, обычно один год, и грузооборот, равный произведению веса перевозимого груза на расстояние его перевозки, и измеряемый в т·км.

Анализ статистических данных по перевозке грузов основными видами транспорта и результаты их обработки за период 2000...2005 годы [1–3] показал, что основная доля грузовых перевозок (около 80 %) приходится на автомобильный транспорт, далее следует железнодорожный транспорт (11...13 %) и трубопроводный (около 10 %). Удельный вес перевозок каждым из указанных видов транспорта в общем объеме перевозок в рассматриваемом временном интервале остается практически неизменным [4].

На первый взгляд представляется неожиданным первенство автомобильного транспорта в общем объеме грузоперевозок транспортного комплекса. Действительно, в отношении автомобильного транспорта существует проблема достоверного учета объемов транспортных услуг.

Дело в том, что транспортную деятельность могут осуществлять предприятия и организации любой формы собственности и любой организационно-правовой формы, как специализирующиеся на перевозочной деятельности, так и те для которых перевозка грузов и пассажиров не является основной деятельностью, а также граждане, занимающиеся индивидуальной предпринимательской деятельностью без образования юридического лица (физические лица).

Статистика транспорта осуществляет наблюдение за хозяйствующими субъектами, являющимися юридическими лицами, в то время

как основная доля автотранспортных средств находится в личной собственности граждан. Так, в 2005 году в личной собственности граждан находилось грузовых автомобилей 50,9 %, автобусов 53,3 %, легковых автомобилей 93 %, причем доля последних составляла 80 % от общего числа автотранспортных средств [3]. Видно, что большая часть автотранспортного парка не подвержена прямому учету органов государственной статистики. Поэтому с помощью экспертов МВФ была разработана методика досчета объема транспортной работы с учетом ненаблюдаемого сектора экономики.

Принцип данной методики основан на расчете объема транспортной деятельности, приходящегося на один автомобиль на предприятиях с частной формой собственности и дальнейшем распространении его на количество исправных автомобилей, находящихся в частной собственности физических лиц.

Если учесть, что в 2005 году по данным Агентства РК по статистике в перевозке грузов автомобильным транспортом доля государственных предприятий составила 3 %, ведомственного транспорта 29 %, а частных автомобилей 68 % [3], то будет ясно, что около 60 % суммарного объема услуг, относящихся к автомобильному транспорту, получено в результате экстраполяции данных. Естественно, результаты, полученные за счет обобщения лишь одной трети исходных данных, обладают значительной погрешностью. Но, тем не менее, данные Агентства РК по статистике справедливо считаются наиболее достоверными, за неимением других источников информации.

В структуре грузооборота, в отличие от грузоперевозок, преобладает железнодорожный транспорт, на долю которого приходится до 60 % всего грузооборота. Далее следуют трубопроводный и автомобильный транспорт.

Изменение последовательности значимости отдельных видов транспорта по грузообороту в отличие от перевозки грузов обусловлено влиянием расстояния перевозок. По этому параметру лидирует железнодорожный транспорт, затем идут трубопроводный и автомобильный. Значения средней дальности перевозок железнодорожным и трубопроводным транспортом составляют довольно значительную величину – около 700 и 400 км/т, соответственно. Средняя дальность перевозок по транспорту в целом колеблется в пределах 150...170 км/т.

Отсюда следует, что одна из причин высокой доли транспортной составляющей ВПП в

Казахстане заключается в больших расстояниях грузоперевозок. Для того, чтобы произвести некоторый конечный продукт в Казахстане необходимо доставить его сырьевых компонентов из пунктов, в несколько раз более удаленных от места производства конечного продукта, чем в развитых странах.

Большие расстояния перевозок грузов объясняются объективными причинами, обусловленными низкой плотностью населения и разбросанностью населенных пунктов, сложившимся в советское время разделением труда в масштабах всего Союза и, наконец, нерациональной сетью авто и железных дорог, преимущественного меридианного направления, полученного в наследство от СССР.

В современных условиях одним из путей снижения транспортной составляющей за счет уменьшения расстояний грузоперевозок является создание локальных региональных комплексов с замкнутым циклом производства. Планируемое в Казахстане развитие кластерной инициативы, несомненно, будет способствовать сокращению средних расстояний грузоперевозок, и как следствие, приведет к снижению транспортных расходов. В частности, такими преимуществами будут обладать формируемые в настоящее время территориальные социально-предпринимательские корпорации (СПК).

Эти данные позволяют резюмировать, что большие расстояния перевозок грузов, обусловленные разбросанностью населенных пунктов и низкой плотностью населения Казахстана по сравнению с западными странами, являются одним из объективных факторов высокой транспортной составляющей ВВП нашей страны.

Перейдем к работе транспорта по обслуживанию пассажиров. Анализ статистических данных [1–3] показал, что основную нагрузку по перевозке пассажиров несет автомобильный транспорт. Его услугами стабильно из года в год пользуются до 99,8 % от общего числа пассажиров. Так, в течение 2005 года количество автоперевозок на территории Казахстана составило 9 млрд 899,9 млн.

По показателям пассажирооборота также лидирует автомобильный транспорт, далее следуют железнодорожный и воздушный транспорт. При этом средняя дальность перевозки одного пассажира железной дорогой увеличилась с 480 до 738 км и снизилась с 2246 до 1937 км по воздушным перелетам.

Структуры и объем перевозимых грузов железнодорожным транспортом. Анализ статистических данных показал, что наибольшая

часть перевозимых грузов по железной дороге приходится на каменный уголь, далее следуют руда, нефть и нефтепродукты, черные металлы, строительные грузы, прочие грузы. Вместе с тем, в динамике структуры грузов наметилась тенденция относительного снижения доли каменного угля в общем объеме грузов с 47,4 % в 2000 году до 38,7 % в 2005 году, хотя в абсолютном выражении объем ее перевозок год от года увеличивался. Одновременный рост абсолютных и относительных показателей транспортировки имеют грузы, представляющие собой продукцию перерабатывающей промышленности, такие, как черные металлы, строительные грузы (минеральные строительные материалы, цемент, лес и лесоматериалы) и прочие грузы.

Как видно из проведенного анализа в структуре перевозимых грузов преобладает сырье (уголь, нефть, руда), которое, как известно, обладает низкой добавленной стоимостью. Поскольку транспортные затраты определяются весом груза и дальностью перевозок, то, очевидно, в удельный вес этих затрат в цене груза будет выше, чем ниже стоимость самого груза. В этом заключается вторая объективная причина высокой транспортной составляющей ВВП Казахстана.

Следует отметить, что проводимая в настоящее время диверсификация экономики Казахстана, при которой продукция обрабатывающей отрасли промышленности будет расти более быстрыми темпами, чем добывающей отрасли, должна привести к снижению транспортной составляющей ВВП.

Таким образом, основными причинами высокой доли транспортной составляющей ВВП являются:

– низкая стоимость перевозимых грузов, представляющих собой в основном сырьевую

продукцию добывающей отрасли промышленности Казахстана;

– большие расстояния перевозок, обусловленные сложившейся ранее системой разделения труда в масштабах всего СССР, преимущественно меридианной направленностью авто - и железнодорожных магистралей, не удовлетворяющей производственные потребности современного Казахстана;

– износ парка транспортных средств, усугубляемый отсутствием национальной машиностроительной базы для его обновления.

Основой для положительного решения этих проблем являются проводимые в настоящее время глубокие преобразования в экономике Казахстана. Конкретные меры по снижению транспортной составляющей ВВП и качественному улучшению транспортной инфраструктуры намечены в Транспортной стратегии Республики Казахстан до 2015 года [5].

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Статистический ежегодник Казахстана. Под ред. К. С. Абдиева. - Алматы: Агентство РК по статистике, 2005, 502 с.
2. Социально-экономическое развитие Республики Казахстан. Под ред. Б. Т. Султанова. Алматы: Агентство РК по статистике, 2006, № 7, 123 с.
3. Транспорт и связь Республики Казахстан 2002 - 2005. Статистический сборник. Под ред. Э. Кунаева. Агентство РК по статистике. Алматы, 2006 – 62 с.
4. Алпысбаев С. А., Сатова Р. К., Мухамбетова А. Д. Анализ причин высокой доли транспортной составляющей ВВП Казахстана. Магистраль, 2007, № 2, – С. 58–63.
5. Транспортная стратегия Республики Казахстан до 2015 года. Астана, 2006 г.

Поступила в редколлегию 28.03.07.