

Вопросы экономического развития в транспортной отрасли являются наиболее актуальными в реалии настоящего времени. Поставленные задачи и предложенные пути решения, будем надеяться, в скором будущем найдут достойный отклик и помогут вывести Казахстан на новый уровень мобильности и успешного развития.

ЛИТЕРАТУРА

1. Организация и планирование работы строительства автомобильных дорог. Казжол, 2009, с.25, 36-41
2. Экономическое положение Республики Казахстан. г. Алматы, 2008., с. 218-230.
3. Internet: <http://autodor.kz/>, <http://economics2009.kz/>, ссылки: проблемы автомобильных дорог в РК, популярные транспортные развязки

УДК 338.45:69

Гильманов Марал Серикович – магистрант (Алматы, КазАТК)

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ЭФФЕКТИВНОСТЬ СТРОИТЕЛЬСТВА ЖЕЛЕЗНОЙ ДРОГИ "ЖЕТЫГЕН-ХОРГОС"

Строительство железных дорог является актуальным вопросом в Республике Казахстан. Многие годы железнодорожные перевозки являются лидирующими в грузовых и пассажирских перевозках, соединяют крупные города страны с отдаленными населенными пунктами, имеют немаловажную роль в экономическом развитии республики в целом.

Национальная железнодорожная компания "Казахстан темир жолы" ("КТЖ") разработала программу модернизации отрасли до 2020 г. Цель программы — обеспечить адекватную транспортную основу роста экономики в посткризисный период. Документ предусматривает инвестиции в размере \$36,5 млрд и в настоящее время находится на утверждении правительства.

Программа является практическим выражением транспортной политики республики, которая направлена на превращение Казахстана в полноценное транзитное государство. В частности, планируется обеспечить беспрепятственный транзит грузов из Китая в Европу и обратно. Однако для реализации этой задачи железные дороги нуждаются в реформировании и модернизации. На эти цели Казахстан будет привлекать средства Азиатского банка развития.

Пока состояние железных дорог не позволяет поездам "КТЖ" конкурировать по скорости с "РЖД". Средняя скорость казахстанских поездов составляет 30—40 км/ч, в то время как российских — 40—50 км/ч. Кроме того, в Казахстане допустимая максимальная скорость в 80 км/ч может быть достигнута только на отдельных участках. А по двум коридорам, которые наиболее часто используются для пропуска транзитных грузов (Южному и Среднеазиатскому) этот показатель снижен на 10%. Таким образом, если Казахстан хочет бороться за грузопотоки, идущие по Транссибу, и переключить их на себя, он должен предоставить соответствующий уровень транспортного обслуживания.

Пока же в Казахстане реализуется антикризисная программа стоимостью \$411 млн. Она направлена на оптимизацию затрат за счет повышения эффективности производства и качественных показателей эксплуатационной работы. Антикризисные меры уже принесли первые результаты. За 6 месяцев 2009 г. увеличена среднесуточная производительность локомотива (100,4%), повышена средняя участковая скорость (101,7%). Сократились средняя продолжительность простоя вагона на техобслуживании и средняя

продолжительность простоя под грузовой операцией. На 60% снижено количество случаев нарушения безопасности движения. Строительство участка железной дороги Жетыген—Хоргос (до китайской границы) является подтверждением серьезности намерений Казахстана по привлечению китайского транзита.

По заключению логистической ассоциации, в развитии погранперехода "Хоргос" заинтересована китайская сторона, т.к. пропускная мощность погранперехода "Достык" близка к пределу. При этом, отмечалось, что на хоргосском направлении, в районе Алма-Аты, развиваются мультимодальные логистические центры, созданные по европейским образцам. Но для того чтобы обслуживать транзитные потоки, необходимо подготовить инфраструктуру.

Проведем анализ состояния сети железных дорог, построенных и отремонтированных за последние годы.

Полное завершение работ на международных коридорах предусмотрено к 2015 году. Главным проектом текущего года является начало реконструкции международного транзитного коридора "Западная Европа – Западный Китай". Основная часть коридора финансируется за счет международных финансовых институтов. Для создания возможности участия отечественных компаний в реализации проекта, коридор разбит на 33 участка. На стадии завершения - конкурсные процедуры по 18 участкам, проходящим по Жамбылской и Кызылординской областях. В начале I квартала 2010 года планируется подписать контракты и затем начать полномасштабные работы. Полное завершение строительных работ планируется к 2013 году [1].

В текущем году были объявлены конкурсы по ряду концессионных проектов железнодорожной отрасли. По концессионным проектам "Алматы – Хоргос" и "Алматы – Капчагай" проведены процедуры вскрытия конкурсных заявок. До 1 февраля 2010 года будут подписаны договора концессии.

Рассматривая проекты, Карим Масимов поручил своему первому заместителю Шукееву У. проконтролировать строительство железной дороги "Хоргос - Жетыген", предусмотрев при строительстве новой железной дороги зерновой терминал. Таким образом, будут решены проблемы транспортировки зерна в китайском и иранском направлениях, и далее через Иран - в сторону Персидского залива.

Международный опыт и практика показывают, что инфраструктурные проекты являются самыми сложными, как в финансовом плане, так и в ресурсном. Только на стадии строительства объектов требуется свыше тысячи рабочих рук.

Сейчас в Казахстане реализуется семь концессионных проектов. Строительство железных дорог «Ералиево – Курык», «Коргас – Жетиген», электрификация железнодорожного участка «Мака́т - Кандыагаш», проектируется газотурбинная станция в городе Кандыагаш Актюбинской области, заканчивается строительство пассажирского терминала в Актау. На каждом из этих проектов создано порядка тысячи рабочих мест. Кроме того, сейчас проводится конкурс еще по четырем проектам – реконструкция автодорог Алматы - Хоргос, Алматы - Капчагай и Астана – Караганда. Здесь также будет задействовано значительное число работников. По сути, это лишь число рабочих мест на стадии строительства. Но подобные инвестиционные проекты имеют мультипликативный эффект. Дороги – это кровеносная система страны. Чем лучше «сосуды» – дороги, тем выше приток ресурсов, тем успешнее Казахстан будет реализовывать свой транзитный потенциал, тем больше трудовых ресурсов, услуг и товаров потребуется для обслуживания дорог. При этом, когда выгодой транзита товаров через казахстанскую территорию воспользуются международные компании, потребуется и более высокий уровень сервиса.

Практика строительства дорог всегда предполагала развитие придорожной инфраструктуры, а это – занятость жителей расположенных вдоль трассы городов и

поселков, развитие малого и среднего бизнеса. Так было и в древности, когда вдоль Шелкового пути вырастали города, так происходит и сейчас. Ведь дорога всегда кормила людей: кто-то работал на обслуживании дороги, кто-то – в ее инфраструктуре. Такой же эффект будет достигнут и реализацией сегодняшних проектов. Кроме того, новые дороги, строящиеся с применением инновационных технологий, будут более высокого уровня, начиная от качества покрытия, мостов, развязок, пешеходных переходов и заканчивая видеоконтролем за движением. Сегодня у ряда проектов, реализуемых на основе государственно-частного партнерства (ГЧП), уже завершён этап строительства, а значит граждане, работающие на обслуживании новой железнодорожной линии «Шар–Усть-Каменогорск» и межрегиональной линии электропередач «Северный Казахстан – Актюбинская область», получили постоянную работу [2].

На прошедшем недавно экономическом форуме в г. Астане говорилось о намерениях расширения сферы государственно-частного партнерства. Государственно-частное партнерство присутствует, практически, во всех сферах экономики – в том или ином выражении. В Казахстане принципы ГЧП в настоящее время, в основном, применяют через механизм концессии, хотя в международной практике ГЧП применяется, в том числе, и на муниципальном уровне: в развитии городской и поселковой инфраструктуры – при строительстве школ, больниц, детских садов, в ЖКХ, водо- и теплоснабжении и так далее.

Международная практика применения ГЧП на местном уровне, в том числе во многих городах Европы, придерживается следующего принципам – оплата за конечный результат. Частные компании, берущие под управление субъекты коммунальной инфраструктуры, работают по «бонусной системе». Они имеют соответствующий доход за счет тепло-, водо-, энергосберегающих технологий и качественного содержания, что приводит, в целом, к улучшению качества предоставляемых услуг. Население же платит за чистую улицу, а не за количество дворников, за чистую воду, а не за ремонт трубопроводов. При этом, основными контролерами являются сами потребители и, разумеется, соответствующие государственные структуры.

Но в Казахстане, заключенные до настоящего времени концессионные договоры, касаются лишь секторов транспорта и энергетики, при этом законодательство РК позволяет применять концессионные механизмы практически во всех сферах инфраструктуры. Учитывая потребности страны в развитии инфраструктуры и успешные примеры из международной практики, Центром ГЧП разрабатывается комплекс мер по внедрению элементов государственно-частного партнерства в другие отрасли, включая коммунальный сектор, представляющий собой сферу предоставления услуг по водоснабжению, канализации, газоснабжению, электроснабжению, теплоснабжению, вывозу мусора, обслуживанию лифтов и другие.

По предварительным данным выяснилось, что, с одной стороны, есть большая заинтересованность, в целом, к государственно-частному партнерству и возможность привлечения инвестиций по данным механизмам, с другой – недостаточная подготовленность, квалифицированность кадров по данному вопросу. В настоящее время Министерство экономики и бюджетного планирования, работает над Концепцией развития государственно-частного партнерства в Казахстане, в которой будут определены перспективные формы и сферы применения ГЧП, мероприятия по его развитию. Создается межведомственная рабочая группа по вопросам развития ГЧП и совершенствования законодательства. Ожидается, что итогом работы станет концептуальный документ, определяющий стратегию развития ГЧП в стране. Инвесторам, заинтересованным в участии в проектах на основе государственно-частного партнерства, требуется устойчивая и надежная нормативная правовая база, то есть меньшее

количество, простота и качество норм. В первую очередь, необходимо определить, в каких направлениях нужно совершенствовать взаимодействие участников процесса подготовки и реализации проектов ГЧП. Кроме того, нормативная правовая база должна учитывать интересы получателей услуг и давать им возможность участвовать в юридических процедурах, защищающих их права и гарантирующих им доступ к процессу принятия решений [3].

В целом, консультации с ведущими международными экспертами показали, что проводимая в Казахстане политика в области ГЧП получила хорошие отзывы. Что касается предложений, то обсуждаются перспективы развития ГЧП на региональном уровне. Партнеры из-за рубежа поддерживают идею о тесном взаимодействии в части обмена опытом и оказании содействия Казахстану в методическом и практическом плане. В Казахстане было озвучено много инициатив в области ГЧП, но требует серьезной проработки механизм реализации данных инициатив и понимание исполнителями принципов: что такое государственно-частное партнерство. Так как в международной практике ГЧП – это партнерство, основанное на конкретных обязательствах сторон, в договоре должен быть соблюден баланс рисков и ответственности. Кроме того, документ четко фиксирует такие аспекты, как стоимость проекта, временные рамки, качественные нормы. Государством будет оказываться соответствующая поддержка: информационная, организационная и методологическая в части, касающейся основных механизмов государственно-частного партнерства.

Выводы

Подводя итоги сказанному, можно констатировать экономическую эффективность строительства железной дороги "Жетыген-Хоргос" - реконструкции международного транзитного коридора "Западная Европа – Западный Китай".

ЛИТЕРАТУРА

1. Организация и планирование работы строительства железных дорог. Казжол, 2009, с.143, 66-68
2. Экономическое положение Республики Казахстан. г. Алматы, 2008., с. 218-230.
3. Internet: ссылки: проблемы железных дорог в РК

УДК 656.225.3

Абжапбарова Айнур Жадигервна – преподаватель (Алматы, КазАТК)

ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ ГРУЗОВЛАДЕЛЬЦЕВ

Железные дороги развитых стран значительно отличаются от отечественных железных дорог по размерам и характеристикам, по количественным и качественным показателям работы. По густоте железнодорожной сети Казахстан значительно отстает от крупнейших стран мира. И, тем не менее, несмотря на внешнее различие отечественных и зарубежных железных дорог, цель их работы и методы, которыми она достигается, могут быть весьма схожими.

Конкурентная борьба с другими видами транспорта с целью привлечения новых грузопотоков вынуждает зарубежные железные дороги непрерывно проводить работу по улучшению транспортного обслуживания грузовладельцев, повышению уровня сервиса, расширению перечня предлагаемых услуг.