

ПУТИ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА КАЗАХСТАНА

Approaches to forming of strategy of development of the branches of the transport complex were worked out. Substantiation of the rational interaction of different types of transport was carried out and ways of increasing of efficiency of production activity of the branches of the transport complex were determined. Conceptual problems of prospects of increasing of flows of hydro carbonic mineral raw materials over transport systems were studied. Role of the transport sector is shown as the most important section national economy.

В современном обществе очень немногие потребности человека могут быть удовлетворены без помощи транспорта, который используется для перевозки либо грузов к местам их назначения, либо людей – к местам потребления товаров и услуг.

Транспорт является частью экономической деятельности, которая связана с увеличением степени удовлетворения потребностей посредством изменения географического положения товаров и людей. С его помощью сырье доставляется к местам, где потребители могут его лучше использовать. Транспорт существенно зависит от географических условий, особенно от топографических особенностей горных цепей, равнин, долин и береговой полосы, являясь средством заполнения географических разрывов между производством и потребителем, и призван, создавая соответствующие средства, связывать производственные структуры с потребителем. Во многих случаях он выступает как катализатор, повышая уровень активности экономики, позволяя расширять масштабы производства. Кроме того, транспорт нужен для достижения определенного уровня личного благосостояния, невозможного в прошлом.

Рассмотрим пути развития в Казахстане транспорта углеводородов. С обретением суверенитета и переходом к рыночным взаимоотношениям республика получила широкие возможности для выхода на мировые сырьевые рынки нефти цветных. Однако главная проблема состоит в том, что Казахстан ввиду своего географического положения практически не имеет прямого выхода на них при отсутствии к тому же собственной разветвленной нефтепроводной системы.

Решение этой проблемы тесным образом связано с приоритетами в экономической политике государства. Главное звено здесь – определение системы регулирования деятельностью по совершению нефтяных операций. Важным объектом государственного регулирования, продиктованного экономическими, политическими, социальными и другими соображениями, является в настоящее время экспорт нефти, осуществляемый посредством перекачки ее по нефтегазопроводам, транспортировка по железной дороге или морским транспортом, контроль за которым осуществляется главным образом с помощью административных инструментов.

В экспорте нефти государственные органы в ряде стран регулируют уровень цен в целях увеличения валютных доходов и предотвращения недобросовестной коммерческой практики экспортеров. Такой ценовой контроль остро необходим и в Казахстане. Об этом свидетельствует тот факт, что в период роста мировых цен на нефть бюджетные поступления от экспорта остаются весьма незначительными.

Отсутствие у соответствующих государственных органов четкого механизма контроля над ценами при экспорте углеводородов открывает поистине фантастические перспективы обогащения для экспортирующих компаний, в результате чего нефть поставляется на мировые рынки по низким демпинговым ценам.

В интенсификации экономики, ускорении социально-экономического развития страны и ее регионов, в повышении эффективности производства на основе внедрения достижений научно-технического прогресса важную роль играет транспорт. Он является неперенным, всеобщим условием общественного производства и обращения, представляет собой материально-техническую базу реализации совокупного общественного продукта, продолжая тем самым процесс производства в сфере обращения.

На развитие и размещение транспортной системы существенно влияют природные и экономические условия данного региона, его специализация, особенности территориальной организации хозяйства, размещения производства и потребления важнейших видов продукции. Такая тесная взаимосвязь развития и размещения производства и транспорта региона обуславливает важную научную задачу – обоснование и установление рациональных с позиций национального хозяйства соотношений между уровнем и темпами роста регионального производства и пропускной и проездной способностью его транспортной системы.

Технико-экономические расчеты, связанные с прогнозированным выбором и обоснованием рационального варианта развития транспортной сети региона, включают следующие операции и их последовательность: прогноз на расчетные сроки перспективы направлений и объемы межрайонных и внутрирайонных транспортно-экономических связей и грузовых потоков на основе данных об ожидаемых уровнях производства и размещения основных грузообразующих отраслей хозяйства экономического района; прогноз объема пассажирских перевозок и пассажиропотоков на основании ожидаемого роста реальных доходов населения и его транспортной подвижности; определение пропускной способности участков и узлов транспортной сети региона и выявление элементов, на которых провозная способность недостаточна для освоения предстоящих грузовых потоков на данном направлении транспортной сети; распределение грузовых и пассажирских потоков между видами транспорта исходя из технико-экономических особенностей и сфер целесообразного их использования; выявление участков и элементов транспортной сети, на которых пропускная и провозная способность недостаточна; сравнение за расчетные сроки возможных мероприятий по повышению пропускной и провозной способности и технической оснащенности направлений и участков транспортной сети и выбор лучшего из них по показателю эффективности затрат; оценка экономической эффективности капитальных вложений в развитие транспортной сети.

Научное обоснование направлений и целесообразных уровней комплексного развития транспортной системы данного региона является, как правило, локальной задачей. Вместе с тем она является составной частью проблемы единой транспортной системы страны, что обуславливает необходимость выявления и учета общественных задач формирования и развития единой транспортной системы страны при обосновании направлений и масштабов ее комплексного развития в отдельном регионе.

Общесетевые задачи развития единой транспортной системы страны определяются в основном необходимостью развития и совершенствования магистрального транспорта, обусловленной общегосударственными потребностями межрайонных, внешнеторговых и транспортно-экономических связей и перевозок.

Выбор рационального варианта развития транспорта сети. Прогноз целесообразных уровней развития транспорта в регионе в большинстве случаев является локальной задачей, которая решается на полигоне транспортной сети всех видов транспорта. Экономический район представляет собой часть единого хозяйственного комплекса страны и должен отражать всю полноту и многообразие его транспортно-экономических связей, как внешних, так и внутренних. Поэтому транспортная сеть экономического района рассматривается как часть единой транспортной сети страны, что, в свою очередь, вызывает необходимость учета общественных требований при прогнозе развития транспорта в отдельно взятом районе.

Взаимосвязь регионального и общесетевого подходов здесь осуществляется с использованием специальных методов, в частности метода агрегирования транспортной сети. Предложения по объемам, структуре грузовых перевозок и увеличению провозной способности на магистральных направлениях сети, которые разрабатываются на общесетевом уровне, принимаются в качестве исходного варианта развития транспорта в экономическом районе на перспективу.

Некоторые из этих предложений уточняются в ходе выполнения региональных исследований, в частности корректируются уровни перспективной загрузки и мероприятия по усилению провозной способности на основных магистральных входах и выходах, развитию сети автомобильных дорог и внутренних водных путей и т.п.

На региональном уровне также решаются самостоятельные и задачи по планированию развития транспорта, к которым относятся обоснование эффективности нового транспортного строительства для проектируемых промышленных объектов в районах нового освоения; определение целесообразных пропорций в развитии отдельных видов транспорта с выделением транспорта общего пользования и ведомственного подчинения; обоснование необходимых масштабов развития внутрирайонной и местной сети путей сообщения; разработка рекомендаций по совершенствованию эксплуатационной работы транспорта, рационализации перевозок грузов и применению новых видов транспорта.

Решение перечисленных задач базируется на моделировании процесса формирования транспортной сети в экономическом районе. Обоснование направлений и целесообразных уровней комплексного развития транспорта экономического района должно исходить из необходимости обеспечения всей системы его транспортно-экономических связей. Экономически целесообразные уровни развития транспорта региона разрабатываются в предплановую стадию на долгосрочную перспективу. При этом перспективы развития транспорта рассматриваются во взаимосвязи с развитием и размещением производства.

Разработка рекомендаций по комплексному развитию транспорта в экономическом районе осуществляется на основе выполнения оптимизационных технико-экономических расчетов по распределению перевозок между видами транспорта и выбору целесообразных вариантов развития полигона транспортной сети для различных видов транспорта. Применение экономико-математических методов, в

частности решение комплекса транспортных задач, дает возможность сравнить большое количество вариантов и проверить устойчивость получаемых решений при варьировании исходных данных (объемов перевозок, стоимости строительства, лимита по капитальным вложениям и т.д.). Выбор рационального варианта развития транспортной системы региона определяется методами сравнительной экономической эффективности.

В дополнение к оптимизационным расчетам проводится оценка эффективности принятого варианта комплексного развития транспорта, основанная на определении совокупного экономического эффекта от совместного функционирования производства и транспорта района. Для выполнения оптимизационных расчетов первоначально должны быть определены границы расчетного полигона транспортной сети, ее структурный состав на каждый расчетный срок, а также для каждого расчетного срока разработана матрица грузовых корреспонденций между узлами сети по суммарному грузопотоку. В состав расчетной схемы транспортной сети региона в качестве ее звеньев должны быть включены все основные транспортные коммуникации и объекты, участвующие в перевозочном процессе, включая участки магистральной сети различных видов транспорта.

Региональная транспортная сеть состоит из совокупности различных транспортных линий (железные и автомобильные дороги, морские и речные пути и т.д.), а также транспортных узлов, участвующих в перевозке грузов от пунктов производства до пунктов потребления. Расчетный полигон должен быть представлен в виде взаимосвязанных звеньев транспортной сети, различные сочетания которых составляют маршруты транспортировки грузов с использованием одного или нескольких видов транспорта. Эти маршруты и являются различными вариантами освоения перевозок, на основе сравнения которых решаются задачи распределения перевозочной работы между отдельными звеньями сети и выбора целесообразных мероприятий по усилению их провозной способности.

Задача агрегирования транспортной сети региона для выполнения оптимизационных расчетов сводится, с одной стороны, к рациональному укрупнению и упрощению в отображении в расчетном полигоне существующих и проектируемых транспортных направлений, а с другой – к стремлению максимально учесть все обилие возможных вариантов перевозок с использованием различных видов транспорта. При этом расчетный полигон должен отвечать фактическому составу и начертанию транспортной сети экономического района [1].

Транспортные издержки на проектируемых направлениях транспортной сети рассчитываются по всей сумме затрат, включая расходы на содержание постоянных устройств. Это связано с тем, что на различных видах транспорта затраты постоянных устройств неодинаковы. Расценка существующих звеньев сети железнодорожного транспорта выполняется на основе показателей транспортных издержек по участкам сети железных дорог. Расчеты проводятся для каждого звена и в целом по основным магистральным направлениям сети. Расходы по движущей операции определяются в расчете на дополнительный грузопоток в части затрат, зависящих от размеров движения, на основе данных об объемах и структуре грузовых перевозок на отдельных магистральных направлениях (сечениях) сети на перспективу, укрупненной структуры вагонного парка и показателей его использования.

Показатели использования грузоподъемности флота, затраты на содержание внутренних водных путей и другие показатели, характеризующие работу речного транспорта на отдельных направлениях перевозок и используемые при расценке звеньев транспортной сети исследуемого региона, определяются на основе анализа отчетных данных по бассейнам и перспективным проработкам специализированных организаций.

Эксплуатационные расходы и удельные капитальные вложения в развитие портов вычисляются на основе данных об объемах и структуре грузооборота порта, протяженности и специализации причалов и их производительности. Приведенные затраты на переработку 1 т грузов в портах исчисляются отдельно для портов отправления и назначения.

В затраты на перевозку грузов морским транспортом включаются эксплуатационные расходы и удельные капитальные вложения во флот и порты. При перевозке грузов морским транспортом в арктических районах в расценку звена включаются расходы по ледокольной проводке судов и авианавигационному обеспечению перевозок. Учет этих затрат обычно осуществляется на тех направлениях, на которых предусматривается продление морской навигации для обеспечения перевозок грузов в ряде северных районов.

Расценка морских звеньев сети может осуществляться в расчете на осредненный поток (как средневзвешенная величина по структуре перевозок, структуре и грузоподъемности флота) или по отдельным видам (группам) грузов применительно к выбранным типам морских судов и фактическим условиям организации перевозок грузов на отдельных направлениях [2]. Тип флота, состав и производительность погрузочно-разгрузочных работ в портах отправления и прибытия, количественная оценка отправки грузов, регулярность и схема организации перевозок на отдельных направлениях (звеньях сети) выбираются с учетом фактических условий эксплуатации морского транспорта по бассейнам и пароходствам.

Показатели рассчитываются исходя из времени рейсообразования, средней грузоподъемности морских судов и дальности перевозок грузов на данном направлении. При этом наряду с универсальными типами судов на отдельных направлениях (звеньях) морского транспорта рассматривается возможность применения специализированного флота.

Простои судов под погрузочно-разгрузочными операциями рассчитываются на основе данных о структуре перевозок, грузоподъемности судна и технологических норм производительности грузовых работ по отдельным видам грузов.

Расчет показателей удельных затрат на перевозку грузов морским транспортом по отдельным направлениям осуществлялся по следующему принципу. В грузовом направлении учтены затраты на перевозку грузов в заданном направлении и на возврат порожнего судна в порт отправления. В порожнем направлении учитываются лишь затраты, возникающие за счет пробега порожнего судна.

Таким образом, транспорт – это важная составная часть экономики государства. Значение транспорта определяется его ролью в территориальном разделении общественного труда: специализация районов, их комплексное развитие невозможны без системы транспорта. Транспортный фактор оказывает влияние на размещение производства. Не принимая его во внимание, нельзя достичь рационального размещения производительных сил. При размещении производства учитываются

потребность в перевозках, масса исходных материалов и готовой продукции, их транспортабельность, обеспеченность транспортными путями, их пропускная способность и т.д. В зависимости от влияния этих составляющих рассматриваются варианты размещения предприятий. Рационализация перевозок влияет на эффективность производства как отдельных предприятий, так и районов и страны в целом

ЛИТЕРАТУРА

1. Сулов В. И., Коржубаев А. Г. Потенциал развития нефтегазотранспортных систем в России // Регион: экономика и социология. 2009. №1. С. 165-179.
2. Коротков А. Схватка за грузоперевозки на Каспии // Caspian. 2003. С. 94-99.

Файл: 6161Жумагулов Руслан.doc
Каталог: C:\Documents and Settings\Санду\Мои документы
Шаблон: C:\Documents and Settings\Санду\Application
Data\Microsoft\Шаблоны\Normal.dotm
Заголовок: ЖУМАГУЛОВ Р
Содержание:
Автор: Сомр-6
Ключевые слова:
Заметки:
Дата создания: 05.11.2009 12:15:00
Число сохранений: 2
Дата сохранения: 05.11.2009 12:15:00
Сохранил: а
Полное время правки: 14 мин.
Дата печати: 07.12.2012 16:51:00
При последней печати
страниц: 6
слов: 2 484 (прибл.)
знаков: 14 162 (прибл.)