

БОБРЯШОВ ДЕНИС НИКОЛАЕВИЧ

**Формирование транзитно-транспортного потенциала
национальной экономики
(на примере железнодорожного транспорта Республики Казахстан)**

08.00.05 – Экономика и управление народным хозяйством
(по отраслям и сферам деятельности)

Автореферат
диссертации на соискание ученой степени
кандидата экономических наук



Республика Казахстан
Алматы, 2008

Работа выполнена в Институте экономики Министерства образования и науки Республики Казахстан

Научный руководитель: доктор экономических наук, профессор, академик НИА РК Сабден О.

Официальные оппоненты: доктор экономических наук, профессор Баяхметов Т.Б.
кандидат экономических наук Саржанов Т.С.

Ведущая организация: Университет «Туран»

Защита диссертации состоится 30 мая 2008 г. в 14³⁰ часов на заседании Диссертационного совета Д.57.37.01 по защите диссертаций на соискание ученой степени доктора (кандидата) экономических наук в Институте экономики Министерства образования и науки Республики Казахстан по адресу: 050010, г. Алматы, ул Курмангазы 29

С диссертацией можно ознакомиться в Центральной научной библиотеке Министерства образования и науки Республики Казахстан.

Автореферат разослан 28.04.2008 г.

Ученый секретарь
диссертационного совета,
доктор экономических наук,
профессор



Егоров О.И.

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность темы. Транзитно-транспортный потенциал как важнейший компонент развития производственной инфраструктуры приобретает важную значимость и дальнейшее его развитие для Казахстана невозможно без рационального и эффективного его использования. Это обусловлено огромной территорией, низкой плотностью населения, существенным рассредоточением сырьевых и производственных ресурсов, а также геополитическим расположением страны в центре Евразийского континента – между емкими и динамично развивающимися рынками Европы, Восточной и Юго-Восточной Азии.

Следует особо учитывать то, что транспорт является такой отраслью национальной экономики, результаты развития и функционирования которой весьма существенно влияют на все сферы жизни общества: экономическую, социальную, политическую, оборонную, экологическую и пр. На национальном уровне неравномерное развитие транспортной системы проявляется в неоправданно завышенных затратах в сферах производства и предоставления услуг, сдерживании развития практически всех отраслей экономики, ограничении социальных гарантий граждан. В глобальном масштабе отсутствие достаточной степени интеграции в региональную и мировую транспортные системы влечет за собой ограничение доступа национальной экономики к мировым рынкам, отставание в ее развитии. Следовательно, определение объективной фактической эффективности и рационализации транзитно-транспортного потенциала, как ни в какой другой отрасли национальной экономики, сопряжено с большим многообразием подлежащих оценке видов проявления результатов от его работы и необходимостью выражения их в системе интегральных показателей.

Большую роль в осуществлении мощного подъема развития национальной экономики играет железнодорожный транспорт, поскольку он выполняет 2/3 общего объема грузооборота и почти половину пассажирооборота. Немаловажное значение для национальной экономики имеет и транзитная транспортная перевозка грузов. Для многих видов грузов железнодорожный транспорт по существу является безальтернативным перевозчиком. Поэтому дальнейшее эффективное развитие экономики Казахстана не может быть достигнуто без опережающих темпов развития транзитного потенциала с рациональным использованием железнодорожного транспорта. Только посредством развития железнодорожного транспортного комплекса станвится возможным согласовать все стороны общественного воспроизводства в пространстве (рациональное размещение производительных сил, обеспечение экономических связей на внутреннем и внешнем рынках) и во времени (производство и реализация продукции, оборот капиталов и т.п.).

Для создания условий, при которых каждый потребитель мог бы свободно выбирать вид транспортного обслуживания с учетом его цены и качества, формирования и расширения рынка транзитно-транспортных услуг, развития предпринимательства и здоровой конкуренции как мощного фактора снижения издержек и повышения качества транспортного обслуживания населения и предприятий требуется непосредственное и активное участие государства.

Усиление государственного регулирования на современном этапе экономического развития Казахстана приобрело ключевое значение.

Выстраивая таким образом экономическую политику, следует опираться на мощный мультипликативный эффект, заложенный в самом процессе развития железнодорожной транзитно-транспортной системы. Подъем этой отрасли стимулирует ускоренное развитие сопряженных отраслей и сфер экономики, обеспечивает создание большого количества новых рабочих мест.

Решение существующих проблем и задач формирования и функционирования железнодорожной транспортной системы с учетом расширения рынка транзитно-транспортных услуг Республики Казахстан вызывает необходимость дальнейших научных исследований.

Степень изученности темы. Теоретические основы исследования заложили труды западных ученых-классиков, в которых освещены исходные условия и источники формирования и развития транзитно-транспортного потенциала. К числу основоположников относятся труды К. Маркса, Ф. Энгельса. Дальнейшее развитие теоретических положений данной проблемы освещены в работах таких известных зарубежных ученых, как Ф. Ажион, И. Айроле, А. Каплан, Б. Ричардсон и др., в которых раскрываются сущность и особенности развития транспортной отрасли.

Среди российских ученых теоретические аспекты процесса формирования и развития транзитно-транспортного потенциала рассматривались И.Я. Аксеновым, Л.М. Алексеевой, А.А. Архангельским, Т.Б. Беляевой, К.А. Бердгардом, И.В. Беловым, Г.А. Гагарским, В.Г. Галабурдой, О.Л. Гиршом, Б.Б. Горизонтовым, И.А. Грабарником, С.Ю. Елисеевым, А.Г. Заруцким, А.И. Картамышевым, Г.М. Котовым, А.Л. Лисициным, А.А., Матиашвили, А.В. Орловым, А.Г. Петровой, С.М. Резером, А.А. Смеховым, Е.А. Сотниковым, М.М. Толкачевой, Л.В. Тульчинским, Т.С. Хачатуровым, П.А. Хромовым, Б.И. Шафиркиным и др., где нашли отражение основные закономерности развития транзитно-транспортного комплекса, обоснованы экономическая природа и эволюционность транспортной отрасли, раскрыты сущность и значение железнодорожного транспорта.

Свой вклад в разработку данной проблематики внесли представители экономической науки Казахстана. В научных трудах А.А. Арупова, Т.Б. Баяхметова, А. Беккулова, З.Г. Жубановой, Н.К. Исингарина, Л.И. Киселевой, Б.К. Нурмаганбетова, С.И. Нусупбекова, А.Д. Омарова, Б.А. Омарова, Г.Ч. Чуланова и многих других нашли отражение вопросы развития железнодорожного транспорта Казахстана, а также концептуальные и методологические основы развития транспортной инфраструктуры и транзитного потенциала.

Вместе с тем, следует отметить, что, несмотря на имеющиеся многочисленные публикации, посвященные развитию транспортной отрасли, в частности, железнодорожного транспорта, в целом еще нет единого мнения о перспективных направлениях рационального развития железнодорожной транспортной системы Республики Казахстан в условиях рыночных процессов, в связи с чем проблема требует дальнейшего всестороннего исследования. Недостаточная теоретическая разработанность проблем формирования транзитно-транспортного потенциала и актуальность исследования перспективных направлений развития железнодорожного транспорта Республики Казахстан

предопределили выбор темы исследования, цель и задачи диссертационной работы, логику ее построения.

Цель и задачи исследования. Цель диссертационной работы заключается в теоретическом обосновании транзитно-транспортного потенциала национальной экономики и определение перспективных направлений участия Республики Казахстан в трансконтинентальных железнодорожных коридорах.

В соответствии с поставленной целью решались следующие задачи:

- изучить основные теоретические подходы транспортной составляющей и на их основе выявить закономерности и тенденции развития транзитно-транспортного потенциала национальной экономики;
- обобщить мировой опыт развития железнодорожного транспорта с позиции адаптивности в условиях нашей республики;
- осуществить комплексный экономический анализ потенциала железнодорожного транспорта Республики Казахстан с целью определения его транзитных возможностей в современной системе грузопотоков;
- исследовать основные направления железнодорожных транспортных коридоров, их роль и значение в транзитных перевозках;
- определить прогнозный потенциал транзитных перевозок грузов из Китая в Казахстан и транзит из Китая в третьи страны через Казахстан;
- определить перспективные направления участия Республики Казахстан в трансконтинентальных железнодорожных коридорах;
- разработать предложения и дать рекомендации по совершенствованию экономического механизма формирования и реализации транзитного потенциала железнодорожной транспортной системы Республики Казахстан.

Предметом исследования является процесс формирования и развития транзитно-транспортного потенциала национальной экономики.

Объектом исследования выступает железнодорожная транспортная система Республики Казахстан.

Теоретической основой исследования выступают труды классиков рыночной экономики, а также работы зарубежных и отечественных ученых экономистов по вопросам теории и практики развития транзитно-транспортного потенциала национальной экономики, формирования и функционирования железнодорожного транспорта.

В диссертационной работе использованы законодательные и нормативные акты Республики Казахстан, Стратегия развития «Казахстан - 2030», Стратегический план развития Республики Казахстан до 2010 года, Программа развития железнодорожного транспорта Республики Казахстан на 2001-2005 годы, официальные статистические данные Агентства Республики Казахстан по статистике, аналитические материалы, опубликованные в казахстанских и зарубежных изданиях.

В основу исследования положены методы теоретического исследования (системный подход, сочетание исторического и логического), общелогические приемы познания (анализ и синтез, обобщение), методы экономического анализа (наблюдение, измерение, сопоставление, сравнение), количественного и качественного изучения рассматриваемых экономических процессов.

Основные защищаемые положения диссертационного исследования:

1. Обоснование теоретических подходов по формированию и развитию транзитно-транспортного потенциала посредством:

- изучения закономерностей и обобщения теоретических аспектов развития транспортной отрасли и определения транзитного потенциала национальной экономики;

- выявления тенденций развития и особенностей формирования и функционирования железнодорожной транспортной системы на примере развитых и развивающихся стран.

2. Разработка авторской трактовки понятия «транзитно-транспортный потенциал» в контексте обеспечения экономической безопасности в условиях расширения мирохозяйственных связей.

3. Оценка транзитного потенциала в направлении Китай – РК, РК – Китай на примере железнодорожного транспорта и обоснование его эффективной реализации с учетом региональных и межгосударственных широтных коридоров.

4. Разработка предложений по совершенствованию экономического механизма формирования транзитно-транспортного потенциала Республики Казахстан.

Новизна основных положений и результатов заключается в следующем:

- на основе углубленного изучения теоретических основ формирования и функционирования транспортного комплекса национальной экономики обоснована и раскрыта сущность транзитно-транспортного потенциала, дано авторское определение понятия «транзитно-транспортный потенциал»;

- на основе изучения мирового опыта развития железнодорожного транспорта разработаны практические предложения, направленные на стимулирование и реализацию транзитного потенциала посредством использования грузового железнодорожного сообщения;

- на основе исследования международных транзитно-транспортных коридоров определена эффективность использования и реализации преимуществ транзитного потенциала железнодорожного транспорта;

- разработаны предложения по совершенствованию организационного и экономического механизмов формирования и использования транзитно-транспортного потенциала РК.

Теоретическая и практическая значимость исследований.

Результаты исследования могли бы иметь значение для прогнозирования дальнейшего развития транспортных коридоров и интеграции Республики Казахстан на мировой рынок транспортных услуг. Практическая полезность заключается в обоснованных рекомендациях по формированию и использованию транзитно-транспортного потенциала национальной экономики при составлении проекта Транспортной стратегии развития Казахстана. Полученные в ходе диссертационного исследования основные заключения и отдельные рекомендации, которые были использованы при подготовке АО «НИИТ» проектов «Исследование рынка транспортных услуг», «Поддержка развития политики транзитных коридоров в Республике Казахстан» и «Стратегия развития транспортных коридоров и оценка возможностей освоения мультимодальных

грузов по основным транспортным коридорам Республики Казахстан», дали положительный результат.

Апробация основных положений работы. Основные положения диссертационной работы докладывались и обсуждались автором на международных научно-практических конференциях: «Образовательная система и социально-экономическое развитие Казахстана», «Национальная экономика Республики Казахстан в условиях глобализации», «Реформирование Казахской экономики: уроки, теория, практика», а также использовались при подготовке аналитических материалов к международному инвестиционному саммиту Евразия-2000.

Публикации результатов исследований. Основные положения диссертации опубликованы в 9 печатных работах общим объемом 11,9 п.л., в том числе: в 1 монографии, в 5 статей - в изданиях, рекомендованных ККСОН МОН РК, 3 - в виде тезисов и докладов на международных научно-практических конференциях.

Структура и объем работы. Диссертационная работа состоит из введения, трех глав, заключения, списка использованных источников, включая 24 таблицы, 10 рисунков, одного приложения, 122 литературных источника.

ОСНОВНАЯ ЧАСТЬ

1 Теоретические основы формирования и развития транзитно-транспортного потенциала

В ходе исследования теоретических основ формирования и развития транзитно-транспортного потенциала нами было определено, что транзитно-транспортный потенциал представляет собой экономически сбалансированную совокупность транспорта общего пользования (железнодорожного, водного, автомобильного, воздушного, трубопроводного) и внешнего промышленного транспорта предприятий, продолжающих процесс производства в сфере обращения и для обращения с целью полного удовлетворения спроса на транспортные услуги и повышения рентабельности отрасли при оптимизации транспортных потоков и транспортной составляющей в структуре валового национального продукта.

Определение оптимальных соотношений между объемами производства и транзитных перевозок - проблема, имеющая первостепенное значение не только для перспективного планирования развития транспорта, но и для других отраслей национальной экономики. Транспорт, создавая условия для комплексного развития всего общественного производства, концентрации, кооперирования и комбинирования предприятий, углубления территориального разделения труда, связывает в единую систему отрасли национальной экономики и экономические регионы страны.

Всестороннее изучение транспортно-экономических связей – необходимая предпосылка научного обоснования развития и обеспечения высокоэффективной работы транспортной системы национальной экономики. Поэтому недооценка роли транспортного фактора при размещении производства приводит к ошибкам в планировании развития мощностей транспорта на важнейших на-

правлениях сети, вызывая непроизводительные расходы материальных, финансовых и трудовых ресурсов.

Исследование показало, что влияние транспорта на производственный процесс проявляется двояко, а именно: а) принимает непосредственное участие в создании материальных ценностей в производственном процессе, обеспечивая связь между отдельными звеньями; б) является материальной основой связи между производителями и потребителями материальных ценностей, и этим транспорт продолжает производственный процесс в сфере обращения материальных ценностей. Но транспорт не создает продукт в вещественной форме, как другие отрасли производства. Это одна из его особенностей, как особой отрасли материального производства. Другая особенность транспорта состоит в том, что его продукция неотделима от производственного процесса, она создается и потребляется одновременно. Ее нельзя накапливать, создавать резерв, как в других отраслях материального производства. Эти особенности транспорта требуют создания резервов провозной и пропускной способности повсеместно. Этим определяется сложность и многогранность транспортных проблем. Труд работников транспорта является производительным трудом, выполняющим важные функции в процессе общественного воспроизводства, создающим совокупный общественный продукт и национальный доход, увеличивающим национальное богатство общества. Специфическая роль транспорта заключается в повышении эффективности воспроизводственного процесса, состоящая не в прямом увеличении валового внутреннего продукта и произведенного национального дохода, а в обеспечении роста этих показателей косвенным путем, опосредованным через улучшение работы отраслей экономики, производящих натурально-вещественные потребительные стоимости.

В ходе исследования нами отмечается, что транзит позволяет эффективно использовать резервы национальных транспортных систем, стимулирует их расширенное воспроизводство. Вследствие этого, в свою очередь, развивается транспортное машиностроение, активизируется строительство дорог, пунктов перевалки грузов, сопутствующих им объектов, создаются новые рабочие места. По своей экономической сущности - транзит является экспортом транспортных услуг. Набор этих услуг постоянно расширяется и совершенствуется и зависит от уровня развития национальной транспортной системы и ее инфраструктуры. Эффективность транзитных перевозок непосредственно связана с улучшением системы управления этим процессом.

Как показывает мировой опыт, государство не может снять с себя ответственность за развитие железнодорожного транспорта общего пользования и отказаться от элементов регулирования важнейших направлений его хозяйственной деятельности. В сфере капиталовложений оно или прямо участвует в инвестиционном процессе, или берет на себя функции регулирования деятельности частного капитала в отношении привлечения средств на железнодорожный транспорт.

Существуют три основные модели организации железнодорожного транспорта, обеспечивающие конкуренцию в транзитной деятельности¹:

- 1) модель вертикального разделения.
- 2) вертикально интегрированная модель с перекрестным доступом к инфраструктуре.
- 3) модель с открытым доступом.

Модель вертикального разделения представлена германской моделью железнодорожного транспорта (в соответствии с рисунком 1).

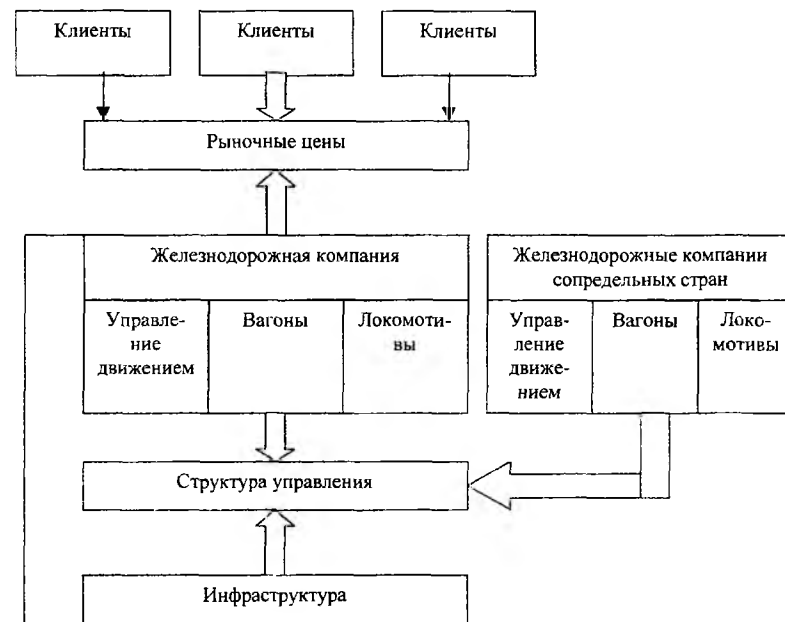


Рисунок 1 – Германская модель железнодорожного транспорта

Структура железных дорог европейских стран, внедряющих модель вертикального разделения, имеет свои особенности. Связано это, прежде всего, со степенью проведения разделения между инфраструктурой и эксплуатацией, а также наличием конкуренции в перевозочной деятельности, формой регулирования со стороны государства, степенью участия частного капитала.

В варианте *вертикально интегрированной модели* сохраняется вертикально интегрированная компания, т.е. компания владеет путями, сопутствующей инфраструктурой, подвижным составом с минимально необходимыми вагонны-

¹ Баяхметов Т.Б., Нусупбеков С.И., Нурмаганбетова Б.К. Теоретические аспекты регулирования деятельности железнодорожного транспорта. – Алматы, 2001. – 46 с., С. 12

ми и локомотивными депо, диспетчерскими службами управления движения и сама осуществляет перевозки. Конкуренция вводится на основе предоставления свободного доступа к сети другими компаниями. Эта модель используется в Северной Америке, где процессы реформирования железных дорог проходили без изменений форм собственности и вертикальной организации дорог. Все процессы реформирования касались в основном укрупнения, объединения железных дорог, ликвидации малодетальных участков, снижения степени государственного регулирования и социальной нагрузки на железнодорожный транспорт. Определяющим в американской системе является то, что в большинстве таких схем «права перевозки» грузов одной железной дорогой по путям другой осуществляются на добровольной и взаимосогласованной основе.

Подвидом вертикально интегрированной модели является *модель с открытым доступом*. Открытый доступ характеризуется существованием вертикально-интегрированной железнодорожной компании, от которой требуется обеспечить доступ другим операторам на равном основании. Этот метод сохраняет преимущества интегрирования (в определенных условиях экономии, координированного планирования, сокращения операционных затрат), но при этом законодательно должен быть обеспечен доступ других операторов к инфраструктуре. При этом эксплуатационное подразделение вертикально-интегрированной компании оплачивает услуги инфраструктуры на равных основаниях с независимыми перевозчиками.

Таким образом, в условиях развития рыночных отношений реализация принципов реформирования транспортной отрасли в рамках определенной модели имеет свою специфику в каждой стране в зависимости от социально-экономической среды и конкретных условий работы железнодорожного транспорта, а именно структуры перевозок: соотношение грузовых и пассажирских перевозок, массовых насыпных и промышленных грузов, географических условий, наличия конкуренции со стороны других видов транспорта (например, автомобильного) и макроэкономической ситуации. Неизменным остается одно: *транспорт был и остается инфраструктурной основой роста национальной экономики, инструментом реализации транзитного потенциала страны и решения многих социально-экономических задач. Транспортные услуги являются стратегическими элементами системы экономики и безопасности каждого государства*. В странах, вступивших на путь самообеспечивающего роста экономики, развитие транспорта опередило быстрое развитие промышленности и стало одним из основных рычагов повышения промышленного производства. Даже в таких государствах как Испания, Португалия и Греция, которые в недавнем прошлом вступили в ряд развитых стран, прежде всего, были совершенствованы *транспортные системы*, что оказало положительное влияние на другие отрасли экономики. Эти меры были приняты целенаправленно в интересах того, чтобы были созданы условия для привлечения внутреннего и в особенности иностранного капитала. По данным различных международных исследований каждая единица капиталовложений в совершенствование транспорта оказывает 2,5-3-кратное влияние на привлечение частных капитальных вложений в строящиеся другие объекты региона и посредством этого оживляет

экономику страны в целом. Это же влияние наблюдается и на макроэкономическом уровне в случае возможных рецессий экономики.

В настоящее время все более актуальной становится *задача формирования транспортных коридоров как основа пространственной модели развития транспортной инфраструктуры*. Только в этом случае развитие международных транспортных коридоров, проходящих по территории Казахстана, обеспечит, наряду с ростом объемов и эффективности осуществления внешнеторговых перевозок и привлечением на отечественные транспортные коммуникации транзитных грузов третьих стран, повышение эффективности пассажирских перевозок, будет способствовать росту перевозок грузов во внутреннем сообщении. Одной из основных задач формируемой международной транспортной инфраструктуры является обеспечение развития евроазиатских экономических связей. Активная интеграция в систему международных транспортных коридоров создаст дополнительные возможности для развития казахстанской транспортной системы и дальнейшего совершенствования ее производственной, информационной и технологической инфраструктуры. Концентрация ресурсов – основная идея концепции транспортных коридоров.

2 Транзитно-транспортный потенциал Республики Казахстан: состояние и оценка

В Казахстане транспортная отрасль начала формироваться приблизительно в 30-е годы. История транспорта нам показывает, что развитие транспорта в Казахстане шло в двух направлениях: эволюция транспорта в сфере производства (производственный транспорт - транспорт сферы обращения - транспортная система) и эволюция транспорта сферы доступа до российских трубопроводных систем, способных обеспечить дальнейший экспорт углеводородов.

На настоящий момент приоритетными направлениями развития транспортных услуг является создание эффективного и технологически обновленного транспортного комплекса и на основе этого реализация транзитного потенциала. Формирование эффективной национальной транспортной инфраструктуры, ускорение интеграции в международную транспортную систему, техническое обновление транспортных средств и путей сообщения, принципиальное повышение уровня технологий всех звеньев и участков транспортного процесса, совершенствование нормативно-правовой базы деятельности всех видов транспорта, развитие научного обеспечения функционирования транспортного комплекса являются узловыми приоритетами государственной транспортной политики на данном этапе развития рыночной экономики Казахстана. Задачи в области транспорта на ближайшую перспективу связаны, в основном, с необходимостью преодоления неблагоприятных тенденций в его развитии и с целями, достижение которых предусматривается в «Стратегии – 2030», в Транспортной стратегии Республики Казахстан до 2015 года.

В рамках Стратегии планируется реализовать порядка 80 крупных инвестиционных проектов за счет различных источников финансирования на сумму около 30 млрд. долл. США. За последние 10 лет объемы перевозок грузов вы-

росли в 2,8 раза, пассажиров – в 3,6 раза, грузооборот увеличился в 2,2 раза, пассажирооборот – в 3,2 раза. Наряду с этим объем перевалки грузов через порт Актау увеличился в 5 раз, объем транспортировки нефти морским транспортом за период с 2002 года по 2006 год вырос в 1,5 раза. Однако эти показатели можно значительно увеличить за счет проведения грамотной транзитной политики. В этих целях разработан мегапроект "Дорога в 50 конкурентоспособных стран", который предусматривает создание международного транспортно-коммуникационного комплекса, основанного на трех приоритетных направлениях. Во-первых, это Россия, страны Европы и Балтии, затем следует назвать направление в Китай, Японию и страны Юго-Восточной Азии и, наконец, в страны Центральной Азии и Закавказья, Персидского залива и Турцию. Именно по этим направлениям должно обеспечиваться конкурентное преимущество Казахстана в развитии транзитного потенциала.

В таблице 1 приведены данные о плотности путей сообщения на территории республики за 2002-2006 гг.

Таблица 1 – Плотность путей сообщения на территории Казахстана на 1000 кв.км территории, км

Наименование	Годы				
	2002	2003	2004	2005	2006
Железнодорожные пути сообщения общего пользования	5,2	5,4	5,5	5,4	5,4
Трубопроводы	6,3	6,2	6,2	6,2	6,0
Внутренние судоходные пути	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5
Автомобильные дороги с твердым покрытием общего пользования	30,5	30,7	30,9	30,4	30,7
Примечание: составлено автором					

Как видно из таблицы 1, изменения по плотности путей сообщения на территории Казахстана, касались в основном железнодорожных путей сообщения и автомобильных дорог. Это связано, прежде всего, с реализацией приоритетных направлений развития, отмеченных Президентом Республики Казахстан в Стратегии развития «Казахстан-2030». С целью проведения сравнительного анализа плотности железнодорожных путей сообщения, автором был проведен анализ плотности железнодорожных путей сообщения территорий некоторых европейских государств и Казахстана в 2006 году, где было выявлено, что из 11 исследуемых государств самый низкий показатель имеет Казахстан- 5,4км/1000 кв.км. Это говорит о недостаточной плотности сети железных дорог Республики Казахстан – даже небольшие страны Европы имеют большую плотность железнодорожных сетей чем Казахстан, занимающий выгодное геостратегическое положение и обладающий большей территорией.

Развитие транспортной отрасли Казахстана сопровождается также следующими тенденциями (таблица 2).

Таблица 2 – Основные показатели развития транспорта

Показатель	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
ВДС, млрд. тт	260,1	314,7	380,8	496,1	574,8	741,9	923,8
Перевозки грузов млн. т, всего. В т.ч.:	1293,06	1404,51	1531,12	1687,52	1840,52	1926,62	2023,4
железнодорожный	171,8	183,8	178,7	202,7	215,6	222,7	246,9
трубопроводный	138,8	143,3	132,6	166,1	179,4	192,0	192,2
речной	0,45	0,5	0,5	0,5	0,7	0,8	1,3
автомобильный	982	1076,9	1219,3	1318,2	1444,8	1511,1	1582,6
воздушный, тыс. т	14,4	9,4	15,9	24,2	18,3	21,1	16,5
Грузооборот млрд. т-км, всего. В т.ч.:	207,06	225,38	232,30	258,46	283,05	296,29	328,5
железнодорожный	125,0	135,7	133,1	147,7	163,4	171,9	191,2
трубопроводный	50,9	56,6	61,5	70,4	75,6	77,1	83,3
речной	0,04	0,04	0,05	0,07	0,08	0,09	0,04
автомобильный	31,0	33,0	37,6	40,2	43,9	47,1	53,8
воздушный, млн. т км	117,5	43,7	53,4	93,9	68,2	98,6	69,9
Примечание: составлено автором							

Определено, что приоритетность развития разных видов транспорта выявляется тогда, когда эффективность одного вида сопоставляется с другими видами, желательно близкими по значимости, каким по объемам грузовых перевозок в Казахстане является автомобильный транспорт, который, однако, перевозит только 36,0 % грузов по сравнению с грузом перевозимым железнодорожным. Другие виды транспорта перевозят малое количество грузов по республике, а их вклад определяется незначительными возможностями. Следовательно, современная ситуация требует того, чтобы сравнивать экономическую эффективность грузовых перевозок лишь железнодорожного и автомобильного транспорта, используя такие показатели как: доходность, себестоимость, прибыль и рентабельность. Расчеты данных приведены в следующей таблице:

Таблица 3 – Показатели эффективности грузовых перевозок железнодорожным и автомобильным транспортом в 2006 г.

Вид транспорта:	Доход, млн тенге		Расход, млн тенге		Чистый доход (прибыль)		Рентабельность
	Всего	Уд.вес, %	Всего	Уд.вес, %	Всего:	Уд.вес, %	
Железнодорожный	246 567,2	79,9%	243 002,0	81,0%	3 565,2	41,3%	1,4%
Автомобильный	62 174,3	20,1%	57 104,5	19,0%	5 069,8	58,7%	8,2%
Всего	308 741,5	100%	300 106,5	100%	8 635,0	100%	4,8%
Примечание: составлено автором на основе www.railways.kz и www.mtk.gov.kz							

Как видно из таблицы, на железнодорожном транспорте доход и расход выше, чем на автомобильном, в среднем в 4,1 раза, однако большая рентабельность грузоперевозочной работы автомобильного транспорта (8,2%) приводит к тому, что чистый доход автомобильных перевозок в 1,4 раза выше в сравнении с железнодорожным. Следовательно, для осуществления эффективной деятельности хозяйствования всех элементов транспортно-коммуникационного комплекса республики на современном этапе нужно решить очень много задач. В рыночных условиях хозяйствования при взаимодействии железных дорог Казахстана с другими отраслями требуются нестандартные подходы, так как многие предприятия находятся в частных руках, поэтому вопросы интеграции имеют свои сложности. В связи с этим важными направлениями являются уточнение природы развития железнодорожного транспорта в контексте усиления хозяйственной интеграции, особенностей интеграционной нагрузки инфраструктуры железнодорожных сетей республики и значимости грузовых перевозок на железнодорожном транспорте Казахстана и разработка рекомендаций по повышению эффективности работы грузовых перевозок на современном этапе, что будет рассмотрено далее в диссертации.

Заметим, реструктуризация железнодорожного транспорта обусловлена объективными причинами изменения факторов внутренней и внешней среды железнодорожного транспорта, к которым относятся: структурные изменения в экономике; падение объемов грузооборота; дисбаланс структуры активов; необходимость привлечения инвестиций и внедрения передовых технологий с целью обновления основных средств увеличения фондоотдачи и производительности труда².

Но вместе с тем есть мнение, что к реформированию железнодорожной отрасли надо относиться осторожно. Не случайно к реформам железнодорожного транспорта такие экономически развитые страны, как Япония, Германия, Австрия и другие, приступили в 80-х годах, т.е. в условиях уже стабильного роста экономики и завершения становления рыночных методов хозяйствования. Их действия в отношении национальных железных дорог были последними в цепочке реформирования экономики. Не случайно после 10 лет преобразований Россия только приступает к реформам на железнодорожном транспорте, и то после огромной подготовительной работы по формированию нормативно-правовой базы функционирования в новых условиях.

При этом реструктуризация железнодорожного транспорта обусловлена следующими причинами и проблемами. В таблице 4 представлены показатели, характеризующие техническую оснащенность казахстанской железной дороги.

Таблица 4 – Показатели, характеризующие техническую оснащенность железной дороги Казахстана

Наименование показателя	Г о д ы						
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Эксплуатационная длина железнодорожных линий, км	13642,4	13601,1	14530	14648	14648	15081	15021
Количество станций и раздельных пунктов, ед.	731	720	720	720	720	720	-
Локомотивный парк, ед.:	2293	2162	1964	1896	1770	1711	1659
электровозов	631	629	619	615	591	595	552
Тепловозы и локомотивы паровозы	1569	1446	1291	1227	1126	1082	1071
Парк грузовых вагонов, ед.:	89865	86472	85818	77029	70366	60792	56843
полувагоны	39987	31555	31004	28334	23720	22952	25794
крытые	14893	14486	14505	14440	14113	11179	7460
платформы	11948	11699	11639	10275	10045	8388	6809
цистерны	10446	10683	11417	10399	10281	8692	7770
прочие	16876	16395	15642	13581	12207	9581	9010
Пассажирские вагоны, ед.	2194	2078	2085	2094	2559	1922	1874

Примечание: составлено автором

По основным показателям технического оснащения железных дорог (эксплуатационная длина, протяженность электрифицированных линий, рабочий парк грузовых вагонов) и перевозочной работы (грузооборот, пассажирооборот, погрузка грузов) Казахстан занимает третье место среди республик бывшего СССР, уступая России и Украине.

Между тем, из 14205,3км эксплуатируемых железнодорожных линий, проходящих по территории республики, - 336,1км принадлежит другим государствам. Из дорог, принадлежащих Казахстану, 3784,6км – электрифицированных, 4801,7км – двухколейных и многоколейных. Плотность железнодорожных магистралей в Казахстане составляет 5,5км на 1000 кв. километров территории. Для сравнения: в развитых странах Европы этот показатель колеблется от 50 до 110, в большинстве странах Содружества – от 23 до 37км.

За 2006 год транспортом республики перевезено 246,9 млн. тонн грузов, грузооборот составил 191,2 млрд. ткм, в том числе железнодорожным транспортом было перевезено 222,7 млн. тонн, грузооборот составил 171,9 млрд. ткм. В 2006 году железными дорогами Республики Казахстан перевезено 17,75 млн. человек против 20,7 млн. человек в 2002 году (уменьшение объема перевозок на 20,3%). Железнодорожные пассажироперевозки, несмотря на увеличение цен и тарифов за 2006 на 5,4%, по-прежнему, остаются нерентабельными, о чем свидетельствует анализ показателей за последние три года. За 2006 год убытки от перевозок пассажиров составили 25597,7 млн. тенге. Железнодорожный транспорт обеспечивает более 50% пассажирооборота всей республики в межрегиональном сообщении. Тем не менее, финансовый результат деятельности предприятия пассажирских перевозок является отрицательным (таблица 5).

² Дмитриев В.А. и др. Экономика железнодорожного транспорта. - Москва: Транспорт, 1996. - 238 с.

Таблица 5 - Доходы и расходы по перевозке грузов и пассажиров, млн. тенге

Показатели	2003 г.	2004 г.		2005 г.		2006 г.	
		Убытки (-) Прибыль(+)	Убытки (-) Прибыль(+)	Убытки (-) Прибыль(+)	Убытки (-) Прибыль(+)	Убытки (-) Прибыль(+)	Убытки (-) Прибыль(+)
Доходы от перевозки грузов	176129	35059	207661	8326	246567	3565	323253
Расходы по перевозке грузов	141070		199335		243002		282470
Доходы от перевозки пассажиров	24760	-16339	18918	-25447	31399	-25597	40215
Расходы по перевозке пассажиров	41099		44365		56996		63807
Примечание - рассчитано автором							

Ситуация, связанная с железнодорожными пассажирскими перевозками, является противоречивой. С одной стороны, объемы пассажирооборота свидетельствуют о стратегической важности железнодорожного пассажирского транспорта для республики. С другой стороны, в силу ежегодных многомиллиардных убытков стоит вопрос об экономической целесообразности их осуществления. Основными причинами данной ситуации вероятнее всего являются: 1) низкие тарифы, жестко регулируемые государством для обеспечения массовых пассажирских перевозок; 2) отсутствие государственного социального заказа в области пассажирских перевозок; 3) недостаточная прозрачность затрат на услуги пассажирских перевозок, связанная с неурегулированностью стоимостей плацкарт и билетной составляющей.

По грузовым перевозкам, тарифы на которые увеличились в 2006 году на 5,4%, превышение доходов над расходами составило 40783 млн. тенге. Однако здесь можно говорить о повышении доходности предприятий.

В приведенной ниже таблице 6 индексация тарифов на грузовые перевозки в период с 1998-2006гг. позволяет говорить о дифференциации роста тарифов по видам транспорта, однако, в целом по отрасли очевидна тенденция увеличения тарифов на 100,6%.

Таблица 6 – Индекс тарифов на перевозку грузов всеми видами транспорта, %

Виды транспорта	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Индекс потребительских цен (ИПЦ)	118,5	109,5	122,8	112,2	107,9	106,7	106,8	106,7	107,5
Грузовой транспорт, всего	121,6	117,2	109,5	122,7	104,1	108,7	110,2	111,4	100,6
автомобильный	107,8	112,8	110,0	109,0	102,0	103	103,4	101,7	104,1
железнодорожный	125,3	106,2	100,7	117,9	109,4	112,7	114	119,9	100,1
воздушный	115,5	91,0	140,2	105,8	103,6	106,1	98,7	100,3	100,1
внутренний водный	100,3	130,4	100,0	101,4	100,3	100	100	100	104,4
трубопроводный	110,3	157,4	140,7	144,1	96,4	100,9	106	99,1	101,1

Примечание – Источник: Краткий статистический ежегодник Казахстана. Статистический сборник. - Алматы: Агентство РК по статистике, 2006. - С. 441: Транспорт Республики. 2002-2006 годы. Статистический сборник. Под ред. Э.Кунаева / Агентство Республики Казахстан по статистике. Алматы, 2007 г., С.23.

Особенностью тарифов на железнодорожные грузовые перевозки является то, что они не только определяют уровень стабильности железнодорожного транспорта, как самостоятельной отрасли, работающей в условиях самофинансирования, но и, наряду с другими базовыми отраслями, оказывают воздействие на экономическое положение предприятий и отраслей материального производства.

Суть реализуемой в настоящее время в Казахстане концепции реформирования железнодорожной отрасли направлена на либерализацию и сужение регулируемого сектора за счет внедрения конкуренции в отрасли там, где это возможно и коммерциализацию (ориентированность на результат) монопольного сектора за счет экономически обоснованного и эффективного ценообразования.

Важную роль в обеспечении конкурентоспособности отечественного транспорта играет разработка стратегической программы по созданию техники нового поколения, которая должна включать в себя: разработку, производство и закупку подвижного состава нового поколения; содействие реконструкции существующих и созданию новых производств; улучшение потребительских свойств подвижного состава через модернизацию с продлением срока службы; решение задач по улучшению тяговых параметров, сокращению энергозатрат, повышению безопасности движения, улучшению условий труда локомотивных бригад.

В транспортной стратегической программе Казахстана следует предусмотреть и комплексное развитие инфраструктуры всех видов транспорта по причине того, что в условиях глобализации страны возможна территориальная дезинтеграция экономических связей западных и восточных регионов республики. Единому транспортному комплексу государства нужно единое информационное пространство, поскольку именно информационные технологии в XXIв. будут определяющими в развитии транспортной системы. При построении такого единого информационного пространства для органов управления всем транспортным комплексом требуется единый информационный ресурс, реально влияющий на снижение транспортной составляющей в цене отечественной продукции. Создание единой опорной телекоммуникационной сети для нужд транспорта на территории Казахстана входит в сферу интересов всех отечественных перевозчиков, так как новые информационно-телекоммуникационные артерии смогут соединить все элементы транспортной системы страны: порты, железные дороги, автомагистрали, а также участников транспортного процесса.

В будущем информационная телекоммуникационная система должна быть многоуровневой и универсальной. Сеть должна иметь единую опорную транспортную платформу, поддерживать общий сетевой и специальные протоколы обмена. Применяемые технические средства должны взаимодействовать с терминалами действующих информационных систем и одновременно обеспечивать поэтапную модернизацию существующих отраслевых и локальных сетей (управлений, отделений, линейных предприятий, станций) в целях интеграции в единую сеть передачи данных.

Дальнейшее увеличение объемов транзита во многом зависит от развития пролегающих по территории республики железнодорожных сетей и их ответвлений, а также от проведения активной политики, направленной на развитие контейнерных перевозок. При этом инфраструктура

Казахстана в большей мере развита в центральных и северных регионах, на которые приходится 5719км эксплуатационной длины железных дорог, тогда как в восточных, западных и южных областях республики она составляет 2460км, 2438км и 2264км, соответственно. Более 300км железнодорожной сети, находящейся в ведении ЗАО «Национальная компания «Қазақстан темір жолы», расположено на территории России и Кыргызстана. Казахстан с его географическим расположением внутри материка, в центре Евразии, зависит от транспортных магистралей соседей, несмотря на то, что через территорию страны проходят трансасиатская и транссибирская магистрали. Железные дороги страны связывают ее с Европой через Россию, Персидским заливом – через Иран, с Тихоокеанским побережьем – через Китай. Общая протяженность трансасиатского маршрута от побережья Тихого океана до границ Западной Европы составляет 11000км, в числе которых 4000км приходится на территорию Китая и 1800км – на Казахстан. Грузовые перевозки по трансасиатскому маршруту занимают 23–26 дней пути, а расстояние на 2000–3000км короче, чем по Транссибирскому маршруту.

После обретения Казахстаном независимости все явственнее ощущается проблема неразвитости широтных коридоров, соединяющих восточные и западные регионы республики, что приводит к необходимости строительства новых магистральных линий.

3 Проблемы и перспективы участия Республики Казахстан в формировании трансконтинентальных железнодорожных коридоров

Одним из основных условий успешного экономического развития Казахстана является его скорейшее включение в мировую транспортную систему путем адаптации к международным стандартам, развития и совершенствования международных коридоров, проходящих через территорию страны, создание лучших, чем на альтернативных маршрутах других стран, условий для транзита грузов. Для решения этих задач нами был проведен анализ и учет позиций соответствующих зарубежных государств, имеющих существенный транзитный потенциал, либо являющихся крупными мировыми грузоформирующими или грузополучающими странами с целью определения потенциальных направлений развития транзитно-транспортного потенциала Казахстана. В число таких государств прежде всего вошли Российская Федерация, Китайская Народная Республика, Узбекистан, Кыргызстан Туркменистана Иран, Индия и Пакистан, Турция, треугольник США – Европа – Азия³

Российская Федерация выступает как одна из основных грузоформирующих и грузополучающих стран в рамках регионального транзита. Традиционно торговые связи большинства центральноазиатских стран с Россией в транспортном отношении проходили именно через Казахстан. На ее долю приходится 26% формирования и 19% назначения транзитных грузов, проходящих через территорию Казахстана. В этой сфере, взаимодействие двух стран является по большей части позитивным, хотя нередко тарифная политика России в сфере железнодорожных транспортировок приводит к удорожанию казахстанского экспорта.

Наиболее удобна транспортировка транзитных грузов через территорию Казахстана для центрального и северо-западного регионов КНР. Вместе с тем этой страной осуществляется целенаправленное развитие своей внутренней системы железных и авто- дорог, позволяющих интегрировать страну и вывести центральные регионы к морю и более дешёвым морским маршрутам.

Важное значение в контексте развития транзитных перевозок для Казахстана имеет Узбекистан. На его долю приходится 26% формирования и 27% назначения грузов. Вместе с тем, в основе интересов Узбекистана, являющегося одним из двух стран мира отделённой от океана как минимум двумя странами, лежит желание преодолеть зависимость от Казахстана. Кыргызстан является страной, имеющей наименьший экономический потенциал и наименьшее прямое значение для транзитно-транспортного потенциала Казахстана. Его экспорт и импорт не превышают 500 млн. долл., хотя Казахстан и Россия занимают 22,3 % и 18,8 % от общего объема кыргызского импорта. Однако его косвенное значение для Казахстана значительно выше. В результате стремления Бишкека к постройке китайско-кыргызской железной дороги, Казахстан рискует потерять определенный грузопоток по трансконтинентальным и региональным перевозкам (экспорт, импорт Кыргызстана в Россию и Европу, Туркменистана и Узбекистана на Восток).

Прогнозный анализ основных тенденций развития мировой экономики свидетельствует о том, что главные финансовые, товарные и информационные потоки в XXI веке будут сосредоточены в треугольнике США – Европа – Азия. Позиции западноевропейских государств, затрагивающие транспортную инфраструктуру Казахстана, в значительной мере формулируются на уровне Европейского Союза. Вопросы транспорта и транзита в Европе регулируются в рамках Европейской Конференции министров транспорта (ЕКМТ), которая создана в соответствии с Международной Конвенцией по проблемам западноевропейского транспорта. Казахстану целесообразно обеспечить членство в ЕКМТ, что позволило бы влиять на ее работу изнутри, продвигать интересы и предметно говорить о транспортном потенциале нашей страны.

Работу по развитию транзитного потенциала казахстанской железной дороги можно классифицировать по следующим направлениям: а) активный маркетинг; б) гибкое регулирование тарифов на транзитные перевозки грузов; г) улучшение технических показателей казахстанской железной дороги; д) снижение негативного влияния нефизических барьеров.

Изучение анализа публичных маркетинговых исследований, проводимых в СУАР КНР позволяет выявить огромный потенциал для перевозки грузов транзитом через Казахстан в страны СНГ и Европы. Используя экономико-математическую модель, разработанную по программе Паскаль, мы на основе данных исследований, представляем прогнозную оценку объемов железнодорожных перевозок экспортных и транзитных грузов.

Определенные расчетным методом показатели экспортных и транзитных грузов до 2010 года, полученные на основе разработанной программы на языке Паскаль, сведены в таблицу 7.

³ Исследование проблем формирования международных транспортных коридоров в Казахстане. Железнодорожный транспорт. - Алматы. 1997

Таблица 7 – Прогнозная оценка объемов железнодорожных перевозок экспортных и транзитных грузов до 2010 года (тыс.тонн)

Страна отправления и назначения	Наименование грузов	Всего	2007	2008	2009	2010
Из Казахстана в Китай	1. Черные металлы	27 097	1 861	7 873	8 671	8 692
	2. Нефть	6 185	1 540	1 546	1 549	1 551
	3. Лом черных металлов	4 510	1 100	1 122	1 133	1 155
	4. Руда металлическая	4 414	1 100	1 108	1 107	1 100
	5. Цветные металлы	1 799	440	451	453	454
	6. Удобрения	457	110	113	116	118
	8. Прочие грузы	883	220	220	222	221
	Итого	45 569	6 426	12 488	13 308	13 346
Транзит из третьих стран в Китай через Казахстан	1. Черные металлы	706	176	177	176	177
	2. Удобрения	717	177	179	180	180
	3. Лесные грузы	535	132	133	134	135
	4. Хлопок	179	44	44	46	45
	5. Прочие грузы	975	242	243	245	244
	Итого	3 112	771	777	782	782
Всего		48 681	7 197	13 265	14 090	14 128

Примечание: рассчитано автором

Приведенные данные позволяют утверждать, что объемы железнодорожных перевозок экспортных и транзитных грузов из Казахстана в Китай и транзит из третьих стран в Китай через Казахстан в среднем имеют тенденцию к увеличению.

Рассчитанные объемы железнодорожных перевозок экспортных грузов из Казахстана в Среднюю Азию и Иран и транзит грузов из третьих стран в Среднюю Азию и Иран, представленные в таблице 8 также характеризуются тенденцией увеличения.

Таблица 8 -- Прогнозная оценка объемов железнодорожных перевозок экспортных и транзитных грузов до 2010 года (тыс.тонн)

Страна отправления и назначения	Наименование грузов	Всего	2007	2008	2009	2010
1	2	3	4	5	6	7
Из Казахстана в Среднюю Азию и Иран	1. Черные металлы	42196	10131	10285	10450	11330
	2. Зерно	35530	8910	8470	8800	9350
	3. Лом черных металлов	6937	1766	1761	1650	1760
	4. Нефть	6710	2134	2145	220	2211
	5. Цветные металлы	996	253	138	275	330
	6. Удобрения	545	127	121	143	154
	7. Руда	177	43	41	44	50
	8. Прочие грузы	1678	407	402	429	440
	Итого	94767	23770	23362	22011	25625

Продолжение таблицы 8

1	2	3	4	5	6	7
Транзит из третьих стран в Среднюю Азию и Иран через Казахстан	1. Черные металлы	1685	426	418	407	435
	2. Удобрения	905	226	223	226	231
	3. Лесные грузы	642	158	162	160	163
	4. Хлопок	218	53	54	56	55
	5. Прочие грузы	1222	307	303	305	308
	Итого	4673	1169	1159	1153	1191

Примечание: рассчитано автором

Полученные прогнозные расчетные показатели объемов перевозок экспортных и транзитных грузов из Средней Азии и Ирана через Казахстан в третьи страны сведены в таблице 9.

Вместе с тем, анализ текущей ситуации показывает, что возможности транзитной сферы на данном этапе используются не в полной мере. Потенциально возможные физические объемы транзита практически по всем сферам транспорта значительно превышают текущие показатели.

Таблица 9 – Объемы железнодорожных перевозок экспортных и транзитных грузов до 2010 года (тыс. тонн)

Страна отправления и назначения	Наименование грузов	Всего	2007	2008	2009	2010
1	2	3	4	5	6	7
Из Средней Азии и Ирана в Казахстан и транзит в третьи страны через Казахстан	1. Черные металлы	32230	8030	7920	8030	8250
	2. Зерно	17050	4290	4510	4400	3850
	3. Нефть	10362	2530	2585	2607	2640
	4. Автомобили	4950	1265	1320	1210	1155
	5. Лом черных металлов	1689	407	418	424	440
	6. Цветные металлы	1157	281	286	294	297
	7. Текстильные изделия	917	230	229	228	231
	8. Контейнеры	656	164	163	164	165
	9. Оборудование	561	141	138	140	143
	10. Продовольственные грузы	526	131	130	133	132
	11. Химикаты	350	86	88	87	89
	12. Прочие грузы	733	180	182	184	187
	Итого	11538	2884	2952	2862	2839

Примечание: рассчитано автором

В целом финансовый доход республики от использования транзитного транспортного потенциала составляет только около 52 млрд. тенге (около 354 млн. долл. США), в то время как потенциал доходов от транспортного транзита оценивается в 225-300 млрд. тенге (1,5-2 млрд. долл. США). Таким образом, доходы, получаемые от реализации транзитного потенциала республики, составляют в настоящее время только около 20% от возможного уровня. Доля

сферы транзитных перевозок в национальном ВВП составляет всего около 1,5%. Этот результат является достаточно низким.

Таким образом, современный транспортный транзит – это, прежде всего, сложное комплексное явление. Он требует постоянного и последовательного анализа составляющих его элементов и прогнозирования соответствующих количественных и качественных характеристик. Экономическим механизмом поддержки и стимулирования развития транзитного транспортного потенциала должно стать совершенствование системы инвестирования в транспортной отрасли. Государство из-за высокой стоимости транспортных проектов и недостатка бюджетных средств неспособно сегодня выступать в роли единственного инвестора. В современных условиях задача государства заключается в создании благоприятных экономических условий для реализации проектов, привлечения частных инвесторов и подрядчиков, выступлении гарантом капиталов. Чтобы создать условия для привлечения столь широкомасштабных инвестиций, необходимо в первую очередь законодательное оформление данных форм работы с инвестором, такое как концессия, которое получило широкое распространение в последнее время, системы BOT и BOO – «построил - эксплуатировать – передай». Мировой опыт свидетельствует, что данный механизм нашел свое применение в таких странах как Индия, Малайзия, Турция, Египет, Непал, который позволил привлекать крупных инвесторов в крупные инфраструктурные проекты с длительным сроком окупаемости. В соответствии с этой схемой инвесторы и государство заключают договор, по которому инвестор строит объект инфраструктуры под ключ (порт, контейнерный терминал, аэропорт, мосты, платную дорогу и т.д.) и осуществляет эксплуатацию объекта в течение длительного срока (20 и более лет). По завершении срока (20 и более лет) государство вправе выкупить контрольный пакет акций у инвестора по взаимовыгодной цене, устанавливаемой в момент подписания соглашения. По нашему мнению, преодолению кризиса инвестиций на транспорте способствовало бы: временное освобождение от уплаты таможенных пошлин и НДС на ввозимое импортное оборудование на срок его окупаемости при отсутствии конкурентоспособных казахстанских налогов; формирование системы экономического стимулирования производства запасных частей для транспорта; освобождение от налогообложения всей прибыли компаний, идущей на рефинансирование инвестиций; обеспечение функционирования предусмотренной Налоговым Кодексом схемы предоставления инвестиционного налогового кредита; предоставление государственных гарантий по инвестиционным займам компаний, не имеющих бюджетной задолженности, на основе заключения с ними долгосрочных договорных соглашений, обеспеченных активами компаний или поставками продукции, источниками получения которой являются эти инвестиционные займы.

Форм и методов прямого и косвенного регулирования транспортной отрасли довольно много в опыте различных стран с высокоразвитой экономикой. Наиболее специфическая форма косвенного регулирования – лицензионная система предоставления прав на предоставление услуг. Традиционной формой конкуренции на естественно монопольном рынке является конкуренция за право доступа в отрасль или ее приемлемый и совместимый с естественной монополией вид – конкуренция франшизного ценообразования типа конку-

ренции по Демсецу. Преимущество франчайзинга как метода регулирования естественно монопольной отрасли, заключается в том, что он предоставляет эффективное ограничение деятельности монополиста, поскольку всегда существует угроза невозобновления контракта, если его условия не были выполнены должным образом. К проблемам функционирования франчайзинга можно отнести: угроза сговора между конкурирующими фирмами; возможная необъективность критериев отбора фирм конкурентов, краткосрочный характер контракта, снижающий стимулы к инвестированию и уменьшению издержек.

Рассмотренная выше теоретическая сторона проблемы и проведенное исследование транспортного рынка страны, позволяет говорить о том, что современные проблемы на транспорте требуют осуществления комплекса мероприятий по созданию механизма регулируемого рынка, направленного на активизацию рыночных отношений и предполагающих разгосударствление и приватизацию транспортных предприятий. За счет этого обеспечиваются демонополизация и децентрализация транспортных систем, развитие различных форм собственности, предпринимательской деятельности, конкуренции, форм долевого финансового участия, мотивация труда работников транспорта. В конечном итоге создаваемые рыночные механизмы обеспечивают возможности и стимулы для качественного и эффективного функционирования транспортных систем.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

1 Исследование теоретических основ показало, что, являясь материальной основой между производителями и потребителями материальных ценностей тем самым, продолжая воспроизводственный процесс, транспорт не создает общественный продукт в вещественной форме, как другие отрасли производства, что является особенностью транспорта как особой отрасли материально-производства.

2 Автором выявлена специфическая роль транспорта, заключающаяся в повышении эффективности воспроизводственного процесса, состоящая не в прямом увеличении валового внутреннего продукта и произведенного национального дохода, а в обеспечении роста этих показателей косвенным путем, опосредованным через улучшение работы отраслей экономики, производящих натурально-вещественные потребительные стоимости.

3 Установлено, что транзит грузов на большие расстояния железнодорожным транспортом по экономическим и экологическим показателям более эффективен, чем, например автомобильный. Определено, что для эффективности железнодорожного транспорта и его рационализации в Казахстане имеются определенные возможности и перспективы.

4 Обосновано, что для осуществления рационализации сети железных дорог, необходима государственная политика развития железнодорожной сети, увязанная с программой развития экономики государства, углублением межгосударственного сотрудничества, а также техническими и финансовыми возможностями потенциальных участников строительства, и в первую очередь самого государства. Рассмотрение основных направлений железнодорожной сети Казахстана и их транзитных возможностей позволило определить и вы-

явить основные направления регионального транзита, а именно - Север-Юг (перевозки через Казахстан, между Россией и Центрально-Азиатскими странами СНГ), которое достаточно хорошо обеспечено транспортной инфраструктурой и Восток-Запад (товаропоток между странами СНГ и Китаем). Представлены прогнозные оценки объемов грузовых потоков по этим направлениям на основе применения разработанных экономико-математических моделей.

5 Для привлечения необходимых финансовых ресурсов, которые позволили бы связать по кратчайшему расстоянию внутренние регионы государства автором предлагается осуществление долевого участия всех сторон, а именно государства (земля, льготные условия строительства и дальнейшей эксплуатации), железной дороги (часть финансовых средств, проектирование, техническая поддержка, специалисты) и частного капитала (основное финансирование), причем процент долевого участия должен определяться исключительно на основе экономической заинтересованности.

6 Структурные преобразования на транспорте республики должны сопровождаться совершенствованием тарифной и налоговой политики, разработкой нормативно-правовой базы, создающей режим наибольшего благоприятствования пропуску грузов международного транзита по территории республики. С этой целью осуществление проектов транзита (с учетом обслуживания ими также и внутренних потребностей республики) включено в число национальных приоритетов.

7 В условиях ограниченных финансовых возможностей железнодорожной отрасли учтена необходимость применения «атакующей» инвестиционной стратегии, характеризующейся переходом к новой экономической модели – от тяжелого экономического роста к более гибкому на базе ресурсосберегающих высоких технологий и новых систем управления отраслью.

8 Учитывая опыт западноевропейских стран автор предлагает поэтапное разделение монопольных и конкурентных видов деятельности на железнодорожном транспорте в организационной и экономической областях его работы; сохранить в системе железнодорожного транспорта только такие организации, которые обеспечивают устойчивую работу железных дорог и социально необходимые условия работникам железнодорожного транспорта; создать систему экономических и правовых отношений, стимулирующую снижение издержек производства каждого участника перевозочного процесса; обеспечить взаимную гражданско-правовую ответственность между перевозчиками, владельцами подвижного состава, грузовладельцами (пассажирами), а также другими организациями, участвующими в осуществлении перевозочного процесса; придать ряду предприятий железнодорожного транспорта организационно-правовую форму, позволяющую привлекать необходимые средства с финансовых рынков; разграничить бюджетные и внебюджетные финансовые ресурсы по способам учета и использования.

9 Развитие транзитных перевозок сопровождается повышением требований к качеству предоставляемых услуг. Это сокращение транзитного времени, снижение затрат на перевозку, оптимизация тарифов, сохранность грузов. Подобные условия обеспечиваются использованием новых методов транспортной логистики, включающих мультимодальные перевозки, современные терминалы, управление грузопотоками, увязку процессов перевозки и складского

хранения грузов, формирование эффективных транспортных маршрутов. Поэтому повышение конкурентоспособности международных транспортных маршрутов предполагает приоритетное развитие мультимодальных перевозок.

10 Последовательное формирование международной системы мультимодальных перевозок предполагает первоначальное их развитие в границах отдельного государства, что подразумевает создание необходимой инфраструктуры с соответствующим информационным обеспечением и контролем за продвижением грузов. Следует совершенствовать организационные формы управления мультимодальными перевозками, путем создания института единых операторов, а также развивать системы ускоренного продвижения транзитных грузов по казахстанской сети железных дорог путем введения в расписание движения поездов скоростных, грузовых поездов, курсирующих по твердому графику. Использование крупнотоннажных контейнеров в качестве единой транспортной единицы, преобладающей в общемировой системе мультимодальных перевозок.

СПИСОК ОПУБЛИКОВАННЫХ РАБОТ ПО ТЕМЕ ДИССЕРТАЦИИ:

- 1 Invest in Kazakhstan. – Туран., Алматы, 2002, - 8,5 п.л.
- 2 Investors' Guide-2000» к международному экономическому саммиту Eurasia-2000, Агентство РК по Инвестициям – Транспортно-коммуникационный комплекс РК/ Материалы республиканской научно-практической конференции «Образовательная система и социально-экономическое развитие Казахстана», Ч1 – Алматы: «Туран», 2000 - 0,7 п.л.
- 3 Обеспечение конкурентоспособности международных маршрутов/ Сборник научных трудов КазЭУ, выпуск 4, Алматы, 2002 – 0,9 п.л.
- 4 Позитивные аспекты развития конкуренции между альтернативными евразийскими транспортными коридорами и маршрутами транспортировки грузов/ Материалы международной научно-практической конференции «Неделя науки КазЭУ 2002», Алматы, 2002 – 0,3 п.л.
- 5 Специфика, особенности продукции транспорта и ее измерители// Вестник КазЭУ.- Алматы, 2002 - 0,5 п.л.
- 6 Концептуальные основы формирования транзитно-транспортного потенциала национальной экономики// Поиск, Высшая школа Казахстана, научный журнал Министерства Образования и науки Республики Казахстан, №1 (2).- Алматы, 2006 – 0,3 п.л.;
- 7 Совершенствование организационно-экономических механизмов формирования и развития транзитно-транспортного потенциала национальной экономики// Поиск, Высшая школа Казахстана, научный журнал Министерства Образования и науки Республики Казахстан, №2. - Алматы, 2006 – 0,3 п.л.
- 8 Понятие и структура транспортной системы страны. Место железнодорожного транспорта в единой транспортной системе// Х.А. Яссауи атындағы ХКТУ Хабаршысы, научный журнал Международного Казахско-Турецкого Университета имени Х.А. Ясауи, выпуск 3. - Туркестан, 2007- 0,4 п.л.

Бобряшов Денис Николаевич

**Ұлттық экономиканың транзиттік-көліктік
әлуетін қалыптастыру
(Қазақстан Республикасы темір жол көлігі негізінде)**

08.00.05. Экономика және халық шаруашылығын басқару
(салалары мен қызмет аясы бойынша)

Зерттеудің мақсаты мен міндеттері. Диссертациялық жұмыстың басты мақсаты ұлттық экономиканың транзиттік-көліктік әлуетін теоретикалық негіздеу және болашаққа бағытталған континент аралық темір жол дәлізінде Қазақстан Республикасының орын алуын айқындау болып табылады.

Зерттеу пәні ұлттық экономиканың транзиттік-көліктік әлуетін дамыту және қалыптастыру үдерісі болып табылады.

Зерттеу нысаны Қазақстан Республикасының темір жол көлігі жүйесі болып табылады.

Негізгі ережелер мен қорытындылар жаналығының нәтижесі төмендегідей:

- ұлттық экономиканың көліктік кешендерін қалыптастырудың теориялық негіздерін терең зерделеу негізінде транзиттік-көліктік әлуеттің маңызы дәлелденді және негізделді, «транзиттік-көліктік әлует» ұғымы туралы автор тұжырымдары берілді;

- темір жол көлігі дамуының дүниежүзілік тәжірибесін зерделеу негізінде темір жол жүк тасымалы желісін пайдалану арқылы транзиттік-әлуетті арттыруға және ынталандыруға бағытталған тәжірибелік ұсыныстар зерттелді;

- халықаралық транзиттік-көліктік дәліздерді зерттеу негізінде темір жол көлігінің транзиттік әлуетінің жетістіктерін іске асыру және тиімді пайдалану айқындалды;

- ҚР транзиттік-көліктік әлуетінің ұйымдық және экономикалық тетіктерін қалыптастыру және пайдалануды жетілдіру ұсыныстары әзірленді.

Зерттеудің теориялық негізі болып нарықтық экономика классиктерінің еңбектері, сонымен қатар шетелдік және отандық ғалым экономистердің ұлттық экономиканың транзиттік-көліктік әлуетін дамытумен бірге, темір жол көлігінің қалыптасуы мен қызмет жасауының теориялық және тәжірибелік мәселелері туралы зерттемелері негізінде жасалды.

Диссертациялық жұмыста Қазақстан Республикасының заңнамалық және нормативтік актілері, «Қазақстан-2030» Стратегиясының даму жоспары, ҚР 2010 жылға дейінгі Стратегиялық даму жоспары, ҚР 2001-2005 жылдарға арналған темір жол көлігін дамыту бағдарламасы, ҚР Статистика жөніндегі Агенттігінің ресми статистикалық мәліметтері, қазақстандық және шетелдік басшыларда жарияланған талдамалы материалдар пайдаланылды.

Зерттеу негізінде теориялық зерттеу әдістері (жүйелік тәсіл, тарихи және қисынды үйлестіру), танымның жалпықисынды қабылдаулары (талдау және

синтездеу, қорытындылау), экономикалық талдау әдістері (бақылау, өлшеу, реттеу, салыстыру), қарастырылып отырған экономикалық үдерістерді сандық және сапалы зерделеу берілген.

Зерттеудің теориялық және практикалық маңыздылығы

Зерттеу нәтижелері Қазақстан Республикасының әлемдік көлік қызметінің нарығында интеграциялануына және көлік дәліздерінің ары қарай дамуын болжауынәсіптігінтигізуімүмкін. Тәжірибелік тиімділігі Қазақстанның Көлік даму Стратегиясының жобасын қалыптастыруда ұлттық экономиканың транзиттік-көліктік әлуетінің қалыптасуы мен қолдануы негізінде ұсыныстар айқындалды. Диссертациялық зерттеу барысында алынған қорытындылар, жеке ұсыныстар, АҚ «Көлік инженерлерінің ғылыми-зерттеулік институты» (АҚ «КИҒЗИ»), «Көлік қызметі нарығын зерттеу», «Қазақстан Республикасында транзиттік дәліздер саясатын дамытуды қолдау» және «Көлік дәліздерінің даму Стратегиясы және Қазақстан Республикасының негізгі көлік дәліздерінде мультимодалдық жүк тасымалын игеру мүмкіндіктерін бағалау» жобаларын дайындауда пайдаланылды және он нәтижелер берді.

Жұмыстың негізгі ережелерін апробациялау. Диссертациялық жұмыстың негізгі ережелері халықаралық ғылыми-тәжірибелік конференцияларда автормен баяндалып талқыланды. «Қазақстанның білім жүйесі және әлеуметтік-экономикалық дамуы», «Жаһандану жағдайындағы Қазақстан Республикасының ұлттық экономикасы», «Қазақстан экономикасын реформалау: сабақтар, теория, тәжірибе», сондай-ақ «Еуразия-2000» халықаралық инвестициялық саммитте талдамалы материалдар дайындауда қолданылды.

Summary

Denis N. Bobryashov

Transit and transport's potential forming for national economy (example of railways transport of the Republic of Kazakhstan)

08.00.05. – Economics and management of a national economy (on branches and spheres of activity)

The purpose and tasks of the research are in theoretical definition of transit and transport potential for the national economy and the definition of perspectives for Kazakhstani participation in transcontinental railways.

The subject of the research is the process of forming and development of the transit and transport potential of the national economy.

The object of the research is railway transport system of the Republic of Kazakhstan.

The scientific novelty of the received results are in following:

- Basing on deep study of the theoretical basis for forming and functioning of transport system for the national economy there is the nature of transit and transport potential has been discovered; besides there is an author's definition of it has been proven.

- Basing on studying of international experience, the author has got an attempt to develop practical variants for stimulating and realization of transit potential through usage of cargo railways.

- Basing on researches of international transit corridors, the author has defined effectiveness for using and realization of the author has developed points for strengthening of organizational and economical mechanism of forming and using the transit potential of RK.

The theoretical – methodological basis of the research are the works of foreign and local scientists devoted to economics and practical development of transit transportation potential of the national economy and for railway economics itself.

Information basis of the research consist of: the Legislative and Legal acts of the Republic of Kazakhstan, Development strategy (Kazakhstan 2030), Strategic plan for development of Kazakhstani railways up to 2010, The program for the development of railway transport in Kazakhstan for the years 2001-2005, official statistics data, materials of Kazakhstan and international conferences.

The research is based on different methods, such as the method of theoretical research (system approach, historical and logical symbiosis), common logical tools for researching (analysis and synthesis, common' approach), methods of economical analysis (eyeing, measuring, co-staying, defining), the quantities and qualities method has been used as well for researching the economical processes.

The scientific-practical importance of research. The results of the research might be used for forecasting of further development of transport corridors and inte-

gration processes of the Republic of Kazakhstan into international market of transportation services.

Practical use of the dissertation is supported by recommendations for forming and usage of transport and transit potential. The statements of the dissertation were used in preparing draft strategy of Transport development of RK. Results achieved in the dissertation research, several recommendations, that had achieved positive results, were used in following projects of "Project and Research Institute for Railway Transport Engineers" JSK: "Research of transport services' market", "Support of transit corridors' policy of RK", "Strategy of transit corridors' development and estimation of opportunities for multimodal transportation of basic transport corridors of RK".

Approbation of basic statements of the dissertation paper research. Basic statements of the dissertation were reported and discussed by the author on the following international research and practical conferences: "Educational system of RK in globalization processes", "Reforming of national economy: theory and practice". Besides the statements of the dissertation were used in preparing materials for International Investment Summit "Eurasia - 2000".