

УДК 625.7**Б.Т. Сарсенбаев,****С.Е. Кайдарова**, кандидат экономических наук

Инновационный Евразийский университет (г. Павлодар)

E-mail: bek77-11@mail.ru

Автомобильные дороги как элемент транспортно-коммуникационного комплекса Республики Казахстан

***Аннотация.** В данной статье рассмотрены вопросы развития автомобильных дорог Республики Казахстан. Проведен анализ современного состояния развития автомобильных дорог. В том числе авторами рассмотрено влияние развития автомобильных дорог на экономику региона. Предложены пути совершенствования развития автомобильных дорог.*

***Ключевые слова:** трансконтинентальные маршруты, транзитные перевозки, дорожная отрасль, автодорожная инфраструктура, транспортно-коммуникационный комплекс*

Географическое положение Казахстана в центре Евразийского континента создает благоприятные предпосылки для использования транспортных магистралей формирующихся трансконтинентальных маршрутов в сообщениях Азия - Европа, большинство из которых включают в себя участки казахстанской автодорожной сети. По оценкам международных аналитических центров, транзитные потоки в направлениях Юго-Восточная и Восточная Азия - Европа оцениваются в 330-400 миллиардов долларов США. При этом предполагается, что до 20% транзитных потоков должно проходить через территории Российской Федерации и Казахстана по железнодорожным и автодорожным маршрутам. Сборы за транзитные перевозки - это прямые доходы бюджета [1].

Протяженность автомобильных дорог в Казахстане составляет около 148 тысяч километров. Из них, более 93 тысячи километров - дороги общего пользования, 44 тысячи километров улицы населенных пунктов и около 11 тысячи километров - хозяйственные дороги в виде подъездов к промышленным предприятиям, рудникам, фермерским и лесным хозяйствам, другим производствам, выполняющие роль технологических дорог.

Автомобильные дороги общего пользования по своему значению подразделяются на дороги республиканского значения - протяженностью 23495 километров в том числе: международного значения протяженностью 12992 километров, дороги местного значения протяженностью 70116 километров.

Несмотря на то, что автодороги международного и республиканского значения составляют 25% от дорог общего пользования, на них приходится свыше 50% автотранспортных перевозок. По своей конфигурации и протяженности сеть дорог общего пользования в республике в основном сформирована [2].

На дорогах общего пользования имеется 3291 мостов и путепроводов общей длиной более 122,1 тысячи погонных метров, из них 95 % металлические и железобетонные, 5% деревянные. Наибольшее количество мостов в Алматинской, Восточно-Казахстанской, Северо-Казахстанской, Южно-Казахстанской областях. На автодорогах международного и республиканского значения 315 моста (34%) находятся в неудовлетворительном состоянии, их надежность обеспечена только на 80%. 125 мостов работают в аварийном режиме с рабочей грузоподъемностью 50 и менее процентов от проектной и требуют соблюдения особых условий пропуска тяжеловесных и крупногабаритных транспортных средств, превышающих допустимые нагрузки и габариты.

Состояние автомобильных дорог отражается на международных рейтингах конкурентоспособности страны. Положительные сдвиги в последние годы, позволили, впервые за семь лет изменить отрицательный тренд фактора «Качество дорог» и улучшить данный индикатор.

Система государственного регулирования развития дорожного сектора нацелена прежде всего на совершенствование институциональной среды посредством аутсорсинга в частный сектор не свойственных государственным органам функций и задач, повышения автоматизации и информатизации процессов управления дорожными активами, децентрализации прав и необходимых ресурсов для принятия решений на региональном уровне с сохранением вертикали власти и повышением исполнительской дисциплины и порядка.

В настоящее время в дорожном секторе наблюдаются объективные тенденции, которые требуют принципиальных изменений в работе дорожной отрасли. В число таких тенденций входят:

1) принципиально новый подход к развитию дорожной инфраструктуры, которая должна расширять возможности экономического роста, интегрировать национальную экономику в глобальную среду, а также двигаться в регионы внутри страны;

2) ускоренное старение дорожных инфраструктур, следствие роста интенсивности движения и, особенно, движения тяжелого автотранспорта. В условиях износа дорожной инфраструктуры инвестиционные приоритеты со строительства дорог и расширения сети дорог постепенно будут

смещаться на ее содержание, ремонт и эксплуатацию существующей инфраструктуры для повышения ее технических характеристик;

3) постоянный рост потребности в ресурсах на дорожную инфраструктуру из-за увеличения интенсивности движения на дорогах, повышения требований общества к качеству дорог и придорожного сервиса и соответственно роста издержек;

4) наращивание управленческого опыта, который выражается в повышении производительности и результативности, а также необходимости в прозрачной отчетности дорожной отрасли перед обществом за расходованием бюджетных средств и внедрение стиля управления, присущего частному сектору;

5) в условиях рыночной экономики дорожная отрасль может управляться как бизнес. Концепция подобного управления получила название «Управление дорожными активами», доказывая, что в условиях рыночной экономики, дорожная отрасль может противостоять объективным тенденциям и, главное, отвечать ожиданиям общества относительно качества дорожных активов.

Автомобильные дороги существенным образом влияют на уровень экономической активности региона, обеспечивают доступ к рынкам сбыта продукции. Дороги значительно расширяют возможности трудоустройства населения, а их отсутствие имеет крайне негативный социальный эффект, являясь одной из причин безработицы в сельской местности и порождая у населения чувство оторванности от цивилизации.

Павлодарской области общая протяженность автодорог общего пользования составляет 5658,3 км, из них: областного значения – 1183,9 км (20,8 %), республиканского значения – 1510 км (26,7 % от общей протяженности), районного значения – 2964,4 км (52,5 %).

Основную долю дорог с твердым покрытием занимают усовершенствованное покрытие: асфальтобетонные и чертщебеночное – 1629,2 км (39,3 %), а дороги, имеющие покрытие щебеночное и гравийное без обработки вяжущими материалами занимают – 1747,5 км (42,1 %), грунтовые дороги – 773,3 (118,6%).

На автомобильных дорогах областного и районного значения в 2014 году было выполнено дорожно-ремонтных работ на общей протяженности 252,3 км на сумму 4,9 млрд тенге, в том числе: из республиканского бюджета 1663,7 млн тенге, (в том числе реконструкция 23,3 км на сумму 1663,7 млн тенге.) из областного бюджета 2970,7 млн. тенге (в том числе софинансирование реконструкции 184,8 млн; капитальный и средний ремонт 90,4 км на сумму 1101,7 млн; Трансферты общего характера 128,2 км на сумму 1387,6 млн. тенге; Содержание дорог областного значения 140,4 млн. тенге; Текущий ремонт дорог областного значения 125,3 млн. тенге; Разработка ПСД 30,9 млн. тенге), из бюджетов городов и районов 356,5 млн. тенге (в том числе средний ремонт 6,1 км на сумму 59,9 млн. тенге; Содержание дорог районного значения 218,2 млн тенге; текущий ремонт дорог районного значения 61,7 млн тенге; Разработка ПСД 16,7 млн тенге.)

В 2014 году на данных автодорогах выполнено:

- 23,3 км реконструкции и 2 пограничных пунктов пропуска,
- 1,8 км капитальный ремонт;
- средний ремонт – 222,9 км

На текущий ремонт и содержание автодорог местного значения были выделены средства на общую сумму 545,6 млн тенге, на которые были выполнены работы по текущему ремонту на общей площади 114,9 тыс. кв.м (автодороги областного значения - 51 тыс. м², автодороги районного значения – 63,9 тыс. м²);

На содержание в 2014 году автодорог местного значения выделены из бюджета средства в сумме 358,6 млн. тенге, в том числе на дороги областного значения – 140,4 млн тенге (из них на зимнее содержание 79,7 млн. тенге, на летнее 60,7 млн тенге.), на дороги районного значения – 218,2 млн тенге (из них на зимнее содержание 135,9 млн тенге, на летнее 82,3 млн тенге). Работы по содержанию выполняются непрерывно в течение года.

В рамках реализации программы «Дорожная карта занятости 2020» из республиканского бюджета выделена сумма в размере 525,8 млн тенге на ремонт 54,5 км автодорог районного значения и улиц населенных пунктов.

Передвижение транспортных потоков по Павлодарской области в Россию и обратно, а также к границам соседних областей республики осуществляется по автодорогам:

1) республиканского значения;

- автодорога Кызыл Орда-Павлодар-Успенка-гр. РФ участок км 135-1535;
- автодорога Павлодар-Щербакты-гр. РФ км 0-112;
- автодорога гр. РФ (на Омск) – Майкапшагай участок км 191- 408, 419 - 587;
- автодорога Качиры-Михайловка-гр. РФ км 0-108;
- автодорога Ульяновка-Керней-Умуткер-Баянаул-Майкаин-Калкман участок км 93-324;
- автодорога Астана-Ерментау-Шидерты км 198-252.

2) областного значения;

- автодорога Ленинский – Иртышск – Русская Поляна км 0-272;
- автодорога Ленинский-Аксу-Коктебе-Большой Акжар км 0-220;

- автодорога Ивановка-Трофимовка км 0-95.

Межремонтные сроки службы дорожных одежд капитального типа составляют 15-16 лет для капитального ремонта и 5-6 лет для среднего ремонта. В последнее время с ростом осевых нагрузок и количеством тяжеловесных автотранспортных средств, темпы разрушения дорожных покрытий существенно ускоряются.

В современных условиях дорожная отрасль должна планировать свое развитие таким образом, чтобы полностью удовлетворить существующий и перспективный спрос на услуги автодорожной инфраструктуры со стороны пользователей [3].

Задачи и механизмы реализации создания эффективной системы финансирования автомобильных дорог, должны обеспечивать:

- определение целевого источника государственного финансирования содержания, ремонта и строительства автомобильных дорог и создание системы возврата инвестированных ресурсов;
- активное привлечение “мягких” займов на транзитных направлениях;
- создание межотраслевых союзов и ассоциаций с секторами экономики, заинтересованными в снижении транспортных издержек, на предмет привлечения инвестиций;
- обеспечение заинтересованности местных органов власти в максимально полном поступлении налогов и других обязательных платежей для использования средств на содержание, ремонт и строительство автомобильных дорог в регионе.

Рациональное планирование автодорожной сети регионов, должно предусматривать:

- интересы потребителей автодорог, а не автодорожных подрядных организаций;
- существование в регионе других видов транспортных коммуникаций, которые позволяют перераспределить ресурсы в районы с более низким уровнем развития дорожной сети;
- стыковку интересов территорий различного уровня, так как одна и та же дорога играет разную роль в жизнедеятельности области и ее административно-территориальной единицы;
- учет комплексного эффекта от инвестиций в связи с перераспределением экономической активности в регионе;
- учет качества сети как дополнительного ресурса социально-экономического развития региона;
- разделение экономической и социальной эффективности (критерием социальной эффективности может стать прирост фонда свободного времени населения в человеко-часах);
- приоритетное развитие инфраструктуры и дорожной сети в западных регионах Казахстана, на направлениях, обеспечивающих связь регионов с новой столицей [4].

Всесторонний анализ сложившейся ситуации и путей развития транспортно-коммуникационного комплекса в Республике Казахстан свидетельствует о необходимости дальнейшего реформирования с учетом снижения издержек транспортировки товаров и грузов по территории страны, улучшения качества транспортных услуг, предоставляемых населению, обеспечения безопасности и сохранности перевозимых грузов и пассажиров.

В целях реализации научного и инновационного развития автодорожной отрасли планируется:

- проведение комплексных исследований по механике дорожных конструкций с целью совершенствования методов их проектирования с учетом реальных условий эксплуатации;
- исследование свойств битумов, в том числе отечественного производства и асфальтобетонов на их основе с целью обеспечения их соответствия климатическим условиям республики и повышение долговечности дорожных покрытий;
- изучение мирового опыта проектирования, строительства, ремонта и содержания конструкций дорожных одежд с основаниями и покрытиями из цементобетона, проведение исследования и разработка технических решений применительно к условиям РК;
- совершенствование методов и оборудования для испытания дорожно-строительных материалов и конструкций с целью повышения достоверности оценки их прочности и долговечности;
- проведение исследований и разработка ресурсосберегающих технических решений по обеспечению сохранности мостовых сооружений и их соответствия возрастающим транспортным нагрузкам;
- исследование влияния дорожных условий магистральных автомобильных дорог Казахстана на безопасность движения с целью повышения их эксплуатационной надежности, совершенствования нормативных требований к геометрическим элементам дорог и организации дорожного движения;
- создание центра апробации новых технологий и материалов для дорожного строительства.

Практически все разработанные научные темы находят применение в отраслях транспортно-коммуникационного комплекса, где конечным результатом работы являются утвержденные стандарты, нормативно-технические документы, отчеты, новые дорожно-строительные материалы и технологии.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Стратегический план управления строительства, пассажирского транспорта и автомобильных дорог Павлодарской области на 2011 – 2015 годы.

2 Послание Президента Республики Казахстан – лидера нации Н.А. Назарбаева народу Казахстана «Стратегия «Казахстан – 2050»: Новый политический курс состоявшегося государства».

3 Государственная программа развития и интеграции инфраструктуры транспортной системы Республики Казахстан до 2020 года

4 Указ Президента Республики Казахстан "Об утверждении Государственной программы инфраструктурного развития "Нұрлы Жол" на 2015 - 2019 годы».

RESUME

1 Стратегический план управления строительства, пассажирского транспорта и автомобильных дорог Павлодарской области на 2011 – 2015 годы

2 Послание Президента Республики Казахстан – лидера нации Н.А. Назарбаева народу Казахстана «Стратегия «Казахстан – 2050»: Новый политический курс состоявшегося государства».

3 Государственная программа развития и интеграции инфраструктуры транспортной системы Республики Казахстан до 2020 года

4 Указ Президента Республики Казахстан "Об утверждении Государственной программы инфраструктурного развития "Нұрлы Жол" на 2015 - 2019 годы».

ТҮЙІН

Б.Т. Сарсенбаев,

С.Е. Кайдарова, экономика ғылымдарының кандидаты

Инновациялық Еуразия университеті (Павлодар қ.)

Автомобиль жолдары – Қазақстан Республикасының көліктік-коммуникациялық кешенінің элементі

Осы мақалада Қазақстан Республикасының автомобиль жолдары дамуы сұрағы қарастырылған. Автомобиль жолдары дамуы қазіргі жағдайда талдауы өткізілген. Сонымен қатар автомобиль жолдарының дамуы аймақтық экономикаға әсерлігі. Автомобиль жолдарын дамуы жетілдіру жолдары ұсынылған

Түйін сөздер: *трансконтинентальді маршруттар, транзиттік тасымалдау, жолдар саласы, автожолдар құрылымы, көліктік-коммуникациялық кешені*

RESUME

B.T. Sarsenbaev,

S.Ye. Kaidarova, candidate of Economic Sciences

Innovative University of Eurasia (Pavlodar)

Highways - as an element of transport-communication complex Republics of Kazakhstan

The questions of development of highways of Republic of Kazakhstan are considered in this article. The analysis of modern development of highways status is conducted. Including influence of development of highways on the economy of region. The ways of perfection of development of highways offer.

Keywords: *transcontinental routes, transit transportations, travelling industry, road-transport infrastructure, of transport-communication complex*