

*Молдабаев Б.Г.
старший преподаватель, КарГУ имени академика Е.А. Букетова
Каратай З.Е., Кенесов И.С.
студенты группы ТТТиГ-22,
КарГУ имени академика Е.А. Букетова*

АНАЛИЗ СОСТОЯНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН

В Республике Казахстан транспорт является одной из крупнейших базовых отраслей экономики, важнейшей составной частью производственной и социальной инфраструктуры. Транспортные коммуникации объединяют все районы страны, что является необходимым условием ее территориальной целостности, единства ее экономического пространства. Они связывают страну с мировым сообществом, являясь материальной основой обеспечения внешнеэкономических связей Казахстана и ее интеграции в глобальную экономическую систему.

Транспорт играет важную роль в социально-экономическом развитии страны. Транспортная система обеспечивает условия экономического роста, повышения конкурентоспособности национальной экономики и качества жизни населения. Географические особенности Казахстана определяют приоритетную роль транспорта в развитии конкурентных преимуществ страны с точки зрения реализации ее транзитного потенциала. Доступ к безопасным и качественным транспортным услугам определяет эффективность работы и развития производства, бизнеса и социальной сферы. В связи с этим роль транспорта в социально-экономическом развитии страны определяется рядом объемных, стоимостных и качественных характеристик уровня транспортного обслуживания.

Государственная программа «Нұрлы жол» предусматривает строительство автомагистралей, железных дорог, энергетической, индустриальной и туристической инфраструктуры, развитие авиасообщения, модернизацию ЖКХ, строительство арендного жилья и социальных объектов, кредитование национального бизнеса и т.д.

Инфраструктурное строительство будет направлено на формирование единого экономического рынка путем соединения крупных регионов, что позволит добиться равномерного развития всех областей страны.

На цели программы предусмотрено до 3 млрд долларов из Национального фонда ежегодно в 2015–2017 годах и 9 млрд долларов, привлеченных от международных финансовых организаций (Всемирный банк, Европейский банк реконструкции и развития, Азиатский банк развития, Исламский банк развития).

В республике полным ходом идет реализация государственной программы развития транспортной инфраструктуры до 2020 года. Благодаря этому расширяется присутствие Казахстана в Каспийском море, активно строятся новые железнодорожные пути, связывающие восток и запад страны, а также увеличивающие доступность морских портов. Все это уже позволило повысить инвестиционную привлекательность транспортно - логистической отрасли страны и увеличить объемы транзитных перевозок. Многие предстоит сделать для того, чтобы полностью загрузить существующие транспортные пути и железные дороги, и условия для этого складываются благоприятные.

В интеграции макрорегионов Казахстана будут задействованы все виды транспортной инфраструктуры. Система наземных и авиалиний объединит регионы страны в единый транспортный хаб.

Будет выстроена сеть автомобильных дорог по «лучевому» принципу от Астаны к регионам: Алматы, Усть-Каменогорск, Актобе, Атырау и др.

В общей сложности до 2019 года на территории республики будет проложено и реконструировано более 7 тыс. км автодорог. Наряду с этим планируется завершение строительства крупнейшего трансконтинентального автокоридора Западная Европа – Западный Китай. Супермагистраль сократит время транспортировки грузов из Китая в Европу до 10 суток.

Казахстанский участок, занимающий треть пути, проходит через пять областей и будет запущен к концу нынешнего года. Окончательное введение всей дороги в эксплуатацию предполагается в 2017 году. По оценкам экспертов, строительство

магистрали стимулирует рост грузоперевозок в 2,5 раза к 2020 году, а экономический эффект для Казахстана, по предварительным подсчетам, составит 34 млрд тенге в год.

В настоящее время формируется современная железнодорожная сеть, которая оптимизирует проходящие через Казахстан транспортные коридоры.

Так, с 2014 года функционируют железные дороги Жетыген – Коргас, Узень – границы Туркменистана.

В 2016 году были открыты линии Аркалык – Шубарколь (центр-север) и Жезказган – Бейнеу (центр-запад), самый короткий путь из Центрального Казахстана в порт Актау и далее до границы с Туркменистаном. Длительность пути уменьшится на 2–4 суток, транспортные расходы – на 30–35 процентов. Будет создано 3,5 тыс. рабочих мест и построен ряд социальных объектов.

Стратегически важным стало открытие транзитного железнодорожного коридора Казахстан – Туркменистан – Иран. По нему в Иран будут доставляться товары из Казахстана, России и стран Азии, а затем в порт Бендер-Аббас в Ормузском проливе, который открывает доступ к крупным морским торговым путям.

В целях стимулирования экспорта и транзита продолжится расширение портовой инфраструктуры. «Западные ворота» Казахстана будут открыты в двух морских портах в Каспийском море.

В настоящее время завершен первый этап расширения международного торгового порта Актау в северном направлении. В 2016 году был построен паромный комплекс в порту Курык с подведенной к нему новой железнодорожной линией Боржакты – Ерсай.

Открылся транспортно-логистический хаб экономической зоны «Хоргос – Восточные ворота». На его территории расположены сухой порт, аэропорт, а также выстроена дорожная инфраструктура для транспортного сообщения с портом Актау. Стратегическое значение приобретает развитие воздушной инфраструктуры Казахстана, в том числе с учетом проведения международной выставки «ЭКСПО-2017». В 2017 году планируется реконструкция и расширение Международного аэропорта Астаны с целью увеличения его пропускной

способности в 2 раза. Кроме того, будет реконструирован ряд региональных аэропортов.

Однако транспортная отрасль Казахстана все еще нуждается в решении многих серьезных проблем. Одна из них – аварийное состояние 65% автомобильных дорог. Всего 14% дорог республики находятся в рабочем состоянии и не требуют срочного ремонта. Основные трассы, по которым идет транспортный поток не обладают необходимой инфраструктурой для отдыха водителей и ремонта автомобилей.

Предстоит еще решить много проблем, связанных с обновлением и расширением подвижного состава, как автомобильного, так и железнодорожного, наладить эффективный контроль над транспортными средствами.

Литература:

1 Послание Президента Республики Казахстан Н. Назарбаева народу Казахстана «Стратегия «Казахстан-2050»» - Астана. - 2012. - 14 декабря. www.government.kz

2 Государственная программа «Нұрлы жол». www.government.kz

3 Государственная программа развития транспортной инфраструктуры до 2020 www.government.kz

Шарзадин А.М.

п.ғ.к., доцент, академик Е.А. Бөкетов атындағы ҚарМУ

Төребай Ж.М.

2 курс, академик Е.А. Бөкетов атындағы ҚарМУ

«ТЕХНОЛОГИЯ» БІЛІМ БЕРУ САЛАСЫНДАҒЫ ҚАЗІРГІ ЗАМАНҒЫ МЕКТЕПТЕГІ ОҚУШЫЛАРДЫҢ ҚОҒАМДАҒЫ ЕРЕКШЕЛІКТЕРІ

Қазақстан Республикасының білім беру саласы динамикалық жүйе ретінде үнемі даму үстінде. Ел Президенті Н.Ә.Назарбаев егемен елдің болашағы-білімді ұрпақтың қолында екендігін айта