

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПУТИ В КАЗАХСТАНЕ

PROBLEMS AND PROSPECTS OF THE RAILWAY DEVELOPMENT IN KAZAKHSTAN

Бул макалада өлкөнүн экономикалык өнүгүү шартында темир жол транспортунун эффективдүү иштөөсү үчүн коюлуучу негизги талаптар каралган.

Ачкыч сөздөр: логистика, темир жол, транспорт, маалымат технологиялары.

В данной статье рассмотрены ключевые требования для эффективной работы железнодорожного транспорта в условиях экономического роста страны.

Ключевые слова: логистика, железнодорожный транспорт, информационные технологии.

In given scientific article are considered key requirements for efficient functioning the rail-freight traffic in condition of the country economic growing.

Keywords: logistic, railway, transport, information technology.

Железнодорожный транспорт общего пользования является одной из государствообразующих систем, эффективное функционирование которой является важнейшим условием сохранения целостности государства. В связи с этим существует необходимость постоянной заботы о поддержании некоторого уровня его рентабельности.

Открытие первой железнодорожной магистрали на территории Казахстана состоялось 25 октября 1894 г., после завершения строительства узкоколейной линии Покровская слобода (ныне г. Энгельс Саратовской области РФ) – Уральск. 130 км этой железной дороги прошли по территории нынешнего Казахстана. Спустя 4 года вступила в строй узкоколейка Урбах–Астрахань, 77 км которой также пролегали по казахстанской степи.

Для развития Северного Казахстана большое значение имело строительство в 1891–1896 гг. Транссибирской магистрали, в частности, создание ее 190-километрового “казахстанского” участка. Эта дорога сыграла огромную роль в экономическом и культурном сближении казахского и русского народов.

Суверенный Казахстан - унитарное государство, по площади (2724,9 тыс. км²) занимает около 2% поверхности всего земного шара, 6,1% территории Азии, и входит в десятку крупнейших в мире стран, уступая только России (17075 тыс. км²), Канаде (9971 тыс. км²), Китаю (9597 тыс. км²), США (9364 тыс. км²), Бразилии (8547 тыс. км²), Австралии (7741 тыс. км²), Индии (3288 тыс. км²), и Аргентине (2780 тыс. км²) [1].

По международным меркам экономика республики имеет средние размеры и производит около 0,16% ВВП мира.

В целом же по объему ВВП Казахстан сегодня занимает 56 место на планете.

Доля транспорта в объеме ВВП достигает уже более 10%. Железнодорожные, авиационные, автомобильные, морские, речные, трубопроводные и электронные виды транспорта образуют единую транспортную систему [2].

На протяжении всей истории железные дороги Казахстана обеспечивали потребности населения и экономики в перевозочных услугах. Несмотря на спад в экономике и сокращение объемов перевозок в 1990 годы, железнодорожная отрасль страны бесперебойно функционировала, отвечая потребностям экономики в транспортных услугах. В период подъема экономики с 2000 по 2008 годы компания успешно справилась с семипроцентным годовым приростом объемов перевозок.

Однако сегодня Национальная железнодорожная компания вступает в период серьезных испытаний, обусловленных завершением жизненного цикла производственных активов, сформированных до 1991 года. В период до 2020 года подлежат списанию по срокам службы более 54% грузовых вагонов существующего парка Компании, 68% магистральных локомотивов, 82% маневровых локомотивов и пассажирских вагонов [3].

Железнодорожные перевозки являются основным элементом транспортной инфраструктуры страны. Поэтому очевидно, что решение указанной проблемы требует сбалансированной и решительной стратегии, как на уровне компании, так и на уровне государства.

Существующая модель регулирования отрасли и политика сдерживания тарифов не отвечают долгосрочным интересам потребителей. В рамках реализации Стратегического плана развития Республики Казахстан до 2020 года, Государственной программы по форсированному индустриально-инновационному развитию Республики Казахстан на 2010 – 2014 годы и Программы по развитию транспортной инфраструктуры РК на 2010 – 2014 годы, необходимо довести до логического завершения реформу железнодорожного транспорта, направленную на достижение оптимальной для государства и общества системы функционирования железнодорожного транспорта. Поэтому цели и задачи корпоративного строительства неразрывно связаны с целями структурной реформы отрасли.

Эксплуатационная длина железнодорожных путей составляет 14 184,1 км, развернутая длина главных путей – 19 060,8 км, доля электрифицированных участков – 28,6%. Парк локомотивов Компании составляет 1 579 единиц, парк грузовых вагонов – свыше 50 тыс. единиц, парк пассажирских вагонов – 1 960 единиц.

За 2010 год грузооборот железнодорожным транспортом увеличился на 8% и составил 213,2 млрд. т-км., пассажирооборот вырос также на 8% и составил 13 991 млн. п-км.

В 2012 году запущен завод по сборке современных электровозов. В 2012 году завершено строительство новых железнодорожных линий Жетыген-Коргас (293 км) и Узень-Болашак (146 км), общей протяженностью 439 км. Линии позволяют увеличить экспортный потенциал казахстанской продукции, а также повышают привлекательность транзитных маршрутов, проходящих по территории РК.

В 2012 году начато строительство новых железнодорожных линий Жезказган-Бейнеу (988 км) и Аркалык-Шубарколь (214 км), общей протяженностью 1202 км.

Компания совместно с партнерами успешно развивает сухопутный трансказахстанский коридор между Китаем и Европой, развивая альтернативный морскому транспорту путь транспортировки из Азии в Европу, так проект Чунцин – Достык – Дуйсбург позволяет сократить время транспортировки из Центрального Китая в Европу до 16 суток (морским транспортом срок транспортировки составляет 40 суток).

Создано собственное сборочное производство современных электровозов совместно с AlstomTransporti Трансмашхолдинг на базе АО «ЛКЗ» на территории СЭЗ в г. Астана. Проектная мощность – 100 секций в год. Стоимость проекта - \$78 млн. Проведена корректировка ТЭО, 25 июля 2011 года, получено заключение Госэкспертизы. 7 октября 2011 года подписан договор на строительство завода с ТОО Концерн «Найза-Курлылыс»,

начаты земляные работы, разметка площадки, разметка свайного поля, грунтовые работы. Проектирование электровозов на заключительной стадии.

Организовано производство грузовых вагонов на базе ТОО «Гаман» в г. Екибастуз мощностью 3 000 вагонов в год. Стоимость проекта - \$55 млн. 4 июля 2011 г. осуществлен запуск завода, уровень локализации в текущем году – 25%, при выходе на полную мощность 90%, всего произведено 220 вагонов. Прорабатывается вопрос дополнительной капитализации ТОО «КВК» в размере 842 млн. тенге за счет средств АО «КТЖ». Ведется поставка технологического оборудования в рамках запуска цехов, получено 97 единиц (80%), завершение поставки планируется до конца 2011 года. Заключен договор с АО «Казтемиртранс» на поставку 615 вагонов в 2011 году.

Строительство однопутной железной дороги Жетыген – Коргас протяженностью 293 км с 4 промежуточными станциями и 10 обходными путями и терминалами перегрузки на станции Коргас. Пропускная способность линии – до 10 млн. тонн груза ежегодно. Стоимость проекта - \$1 033 млн. В рамках празднования Дня индустриализации Республики Казахстан планируется завершение работ по первому пусковому комплексу и торжественное открытие движения по данным линиям. Завершение работ по второму пусковому комплексу планируется к концу 2012 года.

Начато строительство прикаспийской линии Узень – Горган с последующим выходом на сеть российских железных дорог. Эксплуатационная длина по территории РК – 146 км. Пропускная способность линии – до 10 млн. тонн груза ежегодно. Стоимость проекта - \$434 млн. Разработано ТЭО, ПСД проекта, получены заключения госэкспертизы. Завершены работы по отсыпке земполотна (146 км), устройству искусственных сооружений, продольному и внешнему электроснабжению, подвесу ВОЛС (326 км) и строительству объектов внешнего электроснабжения, уложено 146 км верхнего строения пути. Завершены работы по сборке и укладке ВСП, строительству зданий на отдельных пунктах первого пускового комплекса, подаче электроэнергии на все участки строительства.

Строительство завода по производству и сборке новых пассажирских вагонов Тальго на территории СЭЗ в г. Астана. Производственная мощность – 150 единиц в год. Стоимость проекта - \$59 млн. Разработано ТЭО, получено заключение РГП «Госэкспертиза», создано ТОО «Тулпар Тальго». Консорциумом во главе с ТОО «АБК-Неруд» в октябре 2010 г. начаты СМР. 5 ноября 2010 г. подписан договор поставки 420 пассажирских вагонов в 2011-2014 гг., финансирование закупа АО «Пассажирские перевозки» планирует осуществить путем привлечения бюджетного кредита. 28 января 2011 г. подписан договор на поставку 418 комплектов материалов для сборки железнодорожных вагонов, лицензионное соглашение в отношении ноу-хау и интеллектуальной собственности. Ведется поставка технологического оборудования в соответствии с заключенными договорами [4].

В связи с этим требуется кардинально улучшить качественные показатели эксплуатационной работы: производительность вагонов, локомотивов, произвести оптимизацию малоделятельных участков, пересмотреть нормативы расходов сырья и материалов, задействованного персонала и т.д. Обеспечение конкурентоспособности Компании является важной задачей в свете структурных перемен в отрасли, поэтому наша стратегия предусматривает:

- формирование оптимальной корпоративной структуры и современной системы управления в новых условиях функционирования;
- оптимизацию производственных и портфельных активов;

- модернизацию производства и комплексное повышение производительности труда;
- решение стратегической задачи по созданию базы машиностроения для обеспечения потребностей Компании;
- реализацию эффективной инвестиционной программы;
- трансформацию существующей затратноориентированной корпоративной культуры в рыночную.

Реализация стратегии позволит сформировать устойчивую инфраструктурную основу для роста национальной экономики, существенно повлияет на инвестиционную привлекательность и конкурентоспособность Казахстана.

Сегодня как мы видим в железнодорожной отрасли Казахстана, главным образом используются морально устаревшие модели подвижного состава, путевой техники, конструкции пути, технологии ремонта и содержания основных производственных средств.

Ключевые группы основных фондов железнодорожной отрасли (путь, устройства электроснабжения, сигнализации и связи, подвижной состав) имеют значительную степень износа по сроку службы.

В то же время, анализ инвестиционной деятельности в железнодорожной отрасли Казахстана за ряд последних лет выявил тенденцию сокращения объемов инвестиций.

Работа железнодорожного транспорта также резко осложнилась в результате многократного повышения цен на энергоносители, транспортные средства, ремонтные и строительные работы и др.

В целом, высокая степень износа основных фондов отрасли в условиях прогнозируемого роста спроса на перевозки требует больших затрат на их текущее содержание и ремонт, создает опасность потери технологической устойчивости железнодорожного транспорта, и определяет значительную потребность в инвестициях. В то же время, в условиях продолжающегося экономического роста в республике недостаточная инвестиционная активность в железнодорожной отрасли становится одним из основных препятствий на пути ее дальнейшего устойчивого развития, необходимого для повышения эффективности деятельности отрасли в рамках ее реформирования, в соответствии с требованиями складывающейся экономической ситуации.

Состояние железнодорожного транспорта, отвечающее требованиям экономической безопасности, должно характеризоваться набором определенных ключевых ресурсных и результирующих показателей - индикаторов стабильности железнодорожной системы, за пределами пороговых значений которых система теряет возможность воспроизводства, а затраты на поддержание в работоспособном состоянии возрастают в геометрической прогрессии.

Без огромных финансовых затрат система становится неспособной к самосохранению и превращается в экономически неэффективную отрасль.

Степень износа и старения основных производственных фондов является ключевым показателем работоспособности транспорта.

По экспертным оценкам пороговое значение износа и старения основных производственных фондов составляет 50-55%, в то время как их нормальное состояние должно характеризоваться степенью износа не более 30-40%. В настоящее время степень износа и старения основных фондов железнодорожной отрасли Казахстана достигла критической отметки - 60% [5].

Поэтому Транспортная Стратегия имеет значительное содействие на развитие важнейших правительственных программ. Реализация Стратегии, координация на основе ее положений действий всех ветвей и уровней власти, бизнеса, различных слоев общества обеспечат наиболее эффективное использование возможностей транспорта в интересах социально-экономического развития Республики Казахстан.

Вывод. В условиях экономического роста страны ключевыми требованиями для эффективной работы железнодорожного транспорта становятся снижение собственных

затрат, способность удовлетворять возрастающие потребности в перевозках при одновременном обеспечении качества предоставляемых услуг и безопасности движения, гибко реагировать на изменения спроса.

Список литературы

1. Поддержка политики развития транзитных коридоров в Республике Казахстан [Текст]. - А.: НИИ ТК, 2010.
2. Атамкулов Е.Д. Железнодорожный транспорт Казахстана: Перевозочный процесс [Текст] Монография / Е.Д. Атамкулов, К.К. Жангаскин // Под общ. Ред. Б.К. Алиярова. - А.: МТИА, Том 2. – 2010. - 642 с.
3. Бекмагамбетов М. Транспортная система Республики Казахстан: современное состояние и проблемы развития [Текст] / М. Бекмагамбетов, С. Смирнова. - А.: 2010. - 446 с.
4. Статистические сборники: финансовая отчетность АО «НК «Казахстан темир жолы» за 2006-2011 гг.
5. У транспортного бизнеса большое будущее. Интервью с Н.К. Исингариным [Текст]. - «Литер», 5 апреля 2010 г.