

УДК 911.3(574)

Дунец Александр Николаевич, Найзабаева Шахризада Хафизкызы,
Маменов Сергей Даниярович
Алтайский государственный университет
(Барнаул, Россия)

ОСОБЕННОСТИ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН И РЕСПУБЛИКИ АЛТАЙ

Аннотация. В данной статье рассматривается, как транспортная инфраструктура влияет на развитие приграничных территорий, на примере сотрудничества Казахстана с Россией. Рассматриваются стратегии развития Казахстана и Республики Алтай, а также развития экономического, геополитического пространства.

Ключевые слова: транспортная инфраструктура, макроэкономика, внешняя торговля, транзит, торгово-экономический процесс.

Dunets Alexander N., Naizabayeva Shakhrizada H., Mamenov Sergey D.
Altai State University
(Barnaul, Russia)

FEATURES OF DEVELOPMENT OF TRANSPORT INFRASTRUCTURE OF THE REPUBLIC OF KAZAKHSTAN AND THE REPUBLIC OF ALTAI

Abstract. This article examines how the transport infrastructure affects the development of border areas, using the example of cooperation between Kazakhstan and Russia. The development strategies of Kazakhstan and the Altai Republic, as well as the development of the economic and geopolitical space are considered.

Keywords: transport infrastructure, macroeconomics, foreign trade, transit, trade and economic process.

Развитие транспортной инфраструктуры Казахстана — это не только экономическая задача, в тоже время это геополитическая стратегия, поэтому исследование инфраструктуры является одной из актуальных проблем современности.

Экономико-географические особенности Казахстана (обширная территория, отсутствие выхода к морю, неравномерное размещение населенных пунктов и природных ресурсов) делают его экономику одной из наиболее грузоемких в мире, тем самым обуславливая высокую зависимость от транспортной системы.

Казахстан обладает значительным транзитным потенциалом, предоставляя азиатским странам географически безальтернативную наземную транспортную связь с Россией, Европой, так как находится на стыке Европы и Азии. Территориально - географическое соседство с государствами, имеющими огромные рынки сбыта, делает развитие Казахстанской транспортной системы перспективным. Относительно равнинный ландшафт и наличие больших запасов природных и людских ресурсов, позволяют беспрепятственно развивать коммуникации, примером чего служит осуществление

транснационального инфраструктурного проекта и транспортного коридора от Северной Европы до Западного Китая.

Республика Алтай. На юго-западе Республика Алтай имеет внешнюю границу с Республикой Казахстан (505 км), на юге – с Китайской Народной Республикой (55 км), на юго-востоке – с Монголией (290 км), а также внутренние границы с соседними регионами – республиками Тыва и Хакасия, Алтайским краем и Кемеровской областью (рисунок 1) [3].



Рисунок 1. Картограмма Республики Алтай

Геополитическое положение Республики Алтай определяет ее роль и перспективу в развитии международного сотрудничества с сопредельными территориями. Для Республики Алтай, как приграничной территории, развитие внешнеэкономических и межрегиональных связей является приоритетным направлением и дополнительной возможностью для реализации есоциально-экономической политики.

По территории Республики Алтай проходит внешняя государственная граница России: на юго-востоке - с Республикой Монголия (протяженность границы - 223,8 км) и Китайской Народной Республикой (55 км), на юго-западе - с Республикой Казахстан (517,6 км); внутренняя административная граница с 4-мя регионами России: на северо-западе - с Алтайским краем, на северо-востоке - с Кемеровской областью и Республикой Хакасия, на востоке - с Республикой Тыва. Внешнеэкономические отношения, в основном, строятся с регионами приграничных государств – Монголии, Китая и Казахстана.

Нормативно-правовую базу сотрудничества составляют соглашения с администрациями Баян-Ульгийского, Кобдосского, Увсинского аймаков Монголии и акиматом Восточно-Казахстанской области Республики Казахстан.

Внешнеторговый оборот в 2018 году составил 45,4 млн. долларов США и по сравнению с 2019 годом снизился на 23,6%. В структуре товарооборота

экспорт составил 91,5%, импорт – 8,5%, за аналогичный период 2015 года соотношение экспорта и импорта равнялось 97,3% и 2,7% соответственно.

Наиболее активно за 2019 год осуществлялась внешняя торговля с Китаем (38,6% от общего товарооборота), Кореей (31,8%), Казахстаном (29,6%).

Для осуществления региональной интеграции и развития торгово-транспортных связей Казахстану мешает несбалансированное размещение транспортно-коммуникационной сети на всей территории страны, тем самым препятствуя, развитию единого экономического пространства и росту мобильности населения.

В плане экспорта товаров наибольший интерес для зарубежных компаний представляют продукты пищевой промышленности – мясо и готовые мясные изделия (Казахстан, Китай), продукты растительного (кедровый орех - Китай, Южная Корея, папоротник - Япония, чага - Южная Корея, лекарственные травы и растения, чай и чайные сборы - Южная Корея) и животного происхождения (пчелиный мед - Китай, продукты пантового мараловодства - Южная Корея, мумие - Южная Корея).

Увеличению объемов экспорта несырьевых товаров, услуг и числа организаций-экспортеров будут способствовать наращивание экспорта мясной продукции в Казахстан и Китай, продукции деревообработки в Китай; строительство таможенно-логистического терминала «Ташантинский»; строительство пограничного перехода и пункта пропуска «Карагай», а также автодороги «Черга – Беш-Озек – Усть-Кан – Талда – граница Казахстана», развитии международного туризма, создание инфраструктуры поддержки экспорта.

Активное вхождение Казахстана в мирохозяйственную систему сдерживается узкой специализацией Казахстана в мировом и региональном разделении труда, удаленностью от основных мировых товарных рынков, что усугубляется неразвитостью транспортно-коммуникационной инфраструктуры, обеспечивающей выход на внешние рынки как страны в целом, так и ее отдельных регионов. Разрешение вышеуказанных проблем, должна учитывать геоэкономические и геополитические факторы развития страны.

Глобализация и усиление международной конкуренции требуют выработки эффективной стратегии позиционирования страны на мировых рынках и в области транспортно-коммуникационной инфраструктуры.

В числе макроэкономических проблем Казахстана транспортная проблематика является одной из приоритетных. Услуги транспорта должны быть ориентированы на их пользователей, а именно на нужды населения, экономики, а также решение стратегических вопросов обеспечения единства, обороны и безопасности страны.

Развитие Казахстана как суверенного государства, в условиях специфического геополитического окружения, огромного ресурсного потенциала и в то же время неразвитости транспортной инфраструктуры предьявляет новые требования к транспортной инфраструктуре.

Развитие экономического, геополитического пространства Казахстана во многом зависит от степени развития транспортной инфраструктуры каждого региона. В этой связи, приоритетной проблемой является необходимость изучения транспортной инфраструктуры Республики Казахстан.

«...Казахстан должен стать частью мировой транспортно-коммуникационной системы, что потребует от нас опережающего развития всей транспортной инфраструктуры страны.

Мы должны принять долгосрочную транспортную стратегию, логически увязанную с территориальным развитием. Необходимо создать сеть современных магистралей, позволяющих осуществлять континентальный и трансконтинентальный транзит в направлениях Север-Юг и Запад-Восток.

Нужно развернуть работу по формированию сети транзитных маршрутов через воздушное пространство страны. Особый приоритет будет отдан созданию современных «хабов» - мощных транспортных узлов, которые позволят связать между собой не только все города страны, но и крупнейшие города мира» [1].

Развитие пространственной организации территории Республики Казахстан во многом зависит от степени развития транспортной инфраструктуры. У Казахстана есть все предпосылки для того, чтобы стать важным межрегиональным транзитным центром.

Находясь на стыке Европы и Азии, Казахстан обладает значительным транзитным потенциалом, предоставляя азиатским странам географически безальтернативную наземную транспортную связь с Россией и Европой. Соседство с государствами, имеющими огромные рынки сбыта, делает развитие Казахстанской транспортной системы перспективным.

Для приграничных регионов, расположенных в стороне от основных международных транзитных коридоров, развитие внешнеэкономических связей с соседними странами будет компенсировать их удаленность от основных мировых рынков.

Для эффективного развития транспортной инфраструктуры Казахстана особое значение имеет приграничное торгово-экономическое сотрудничество, прежде всего, с соседями первого порядка – Россией и Китаем.

Создание в 2010 году на территории постсоветского пространства Таможенного союза (ТС) является первым этапом формирования единого экономического пространства на территории Казахстана, России и Беларуси (Белоруссии), который предусматривает единую таможенную территорию с населением более 170 млн. человек, с суммарным ВВП 1,6 трлн. долларов США (4% мирового ВВП и более 80% ВВП стран СНГ, 11% глобального сырьевого экспорта). Необходимо отметить, что страны ТС обладают почти 83% экономического потенциала бывшего СССР, занимают территорию в 20 миллионов квадратных километров - более 15% всей мировой суши.

Участие Казахстана в Таможенном союзе стало стимулом для кооперации взаимодополняющих предприятий и создания, совместных вертикально-интегрированных корпораций России, Беларуси и Казахстана. Так, по данным Агентства Республики Казахстан по статистике в 2016 году в Казахстане было создано более 6755 совместных казахстанско-российских и 130 казахстанско-белорусских предприятий [2].

Особое значение в сотрудничестве играют приграничные регионы, так как в них наблюдается наиболее высокая инвестиционная активность, создаются совместные предприятия, способствующие адаптации региональной экономики к рыночной трансформации и появлению новых межгосударственных границ.

Приграничные регионы Казахстана и России играют большую роль в интеграционных, торгово-экономических процессах для осуществления инвестиционной деятельности Казахстана со странами Таможенного союза, в первую очередь с главным партнером – Российской Федерацией.

Значительным фактором двусторонних экономических отношений приграничных регионов Казахстана и России, является сотрудничество в различных отраслях промышленности, науке, культуре, здравоохранении.

Имеются все основания полагать, что число совместных казахстанско-российских предприятий будет постоянно увеличиваться. Ожидается, что прямо пропорционально с ростом притока инвестиций в приграничные регионы Казахстана из стран Таможенного союза, большое количество российских и белорусских компаний, ориентированных на охват рынков центральных регионов России, Сибири и Центральной Азии, откроет свою производственную и хозяйственную деятельность, именно в приграничных регионах Казахстана.

Как известно, 7 казахстанских регионов Республики Казахстан, расположенных вдоль одной из самой протяженной в мире сухопутной границы двух государств (7512 километров) граничат с 12-ю российскими регионами.

Согласно долгосрочному прогнозу социально-экономического развития Республики Алтай основными точками роста в долгосрочной перспективе будут являться развитие приоритетных отраслевых кластеров Республики Алтай, завершение реализации инвестиционных проектов по созданию современных производств, технологической модернизации производительных сил, транспортной и энергетической инфраструктуры.

Одновременно с этим будет происходить значительное улучшение качественных параметров социального развития, особенно в сфере развития человеческого потенциала.

К факторам, ограничивающим экономическое развитие региона, относятся высокий износ инженерной, коммунальной и транспортной инфраструктуры, удаленность от крупных рынков сбыта, дефицит квалифицированных кадров, отток трудоспособного населения Республики Алтай в другие субъекты Российской Федерации. С учетом вышеперечисленных факторов развития и ограничения на основе долгосрочного прогноза социально-экономического развития Республики Алтай определены три варианта (сценария) социально-экономического развития Республики Алтай до 2035 года: инерционный, интенсивный и инновационный.

Основной реализации проекта определены на 2021-2025 год:

- строительство автовокзала и международного аэровокзала в аэропорту города Горно-Алтайска;

- строительство аэропортовых комплексов малой авиации в селах Кош-Агач и Усть-Кокса;

Урлу-Аспак - Каракол км 0 - км 47;

Кызыл-Озек - Александровка - Урлу-Аспак км 8 - км 14;

на 2026-2035 г.:

Бийск - Турочак - Артыбаш км 113 - км 243 км 243 - км 246;

Турочак - граница Кемеровской области на участке км 1 - км 44 (Горно-Алтайск - Таштагол - Абакан); Черга-Беш-Озек-Усть-Кан-Талда-Карагай-граница Казахстана с подъездом Талда-Тюнгур - Иня (природный парк

«Белуха») (на участках км 216 - км 228 и км 228 - км 241); обход г. Горно-Алтайска.

На решение указанных задач направлена подпрограмма «Развитие транспортного комплекса» государственной программы «Развитие жилищно-коммунального и транспортного комплекса» и подпрограммы «Дорожно хозяйство» государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы».

Внешняя торговля приграничных регионов России и Казахстана (особенно экспорт) связана, главным образом, с третьими странами, а не с сопредельными страной и регионами, если не считать транзитную торговлю нефтью и газом.

Импорт у казахстанских приграничных регионов сложился следующим образом: третью часть совокупного объема импорта приграничных регионов составили машины, оборудование и транспортные средства (32%). Четверть от общего объема закупаемых товаров составляет продукция топливно-энергетического комплекса, в первую очередь бензин и масла (26%), металлы и изделия из металлов – 13%, продукция химической промышленности, пластик и каучук – 12%, продовольственные товары и сельскохозяйственные продукты – 9%, древесина и бумажные изделия – 3%, прочая продукция – 5%. (сайт)

По территории Казахстана и России проходят важнейшие международные транспортные и энергетические коридоры, способные повлиять на формирование транзитных потоков по направлениям восток — запад и север — юг. В этой связи особую актуальность приобретает всестороннее взаимодействие на границах и создание необходимой для этого современной инфраструктуры.

Конкурентные преимущества Казахстана в мировом экономическом рынке зависят от степени ее интегрированности в мировое социально-экономическое пространство. В свою очередь интеграция страны в социально-экономическое пространство мира в определенной степени зависит от транспортной составляющей, территориальной организации хозяйства и населения и разумной пространственной организации территории.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ:

1. Послание Президента Республики Казахстан Н.А. Назарбаева народу Казахстана, "Казахстан-2030;
2. Агентства Республики Казахстан по статистике в 2019 г. Астана: [Электронный ресурс] // www.akorda.kz;
3. О Стратегии социально-экономического развития Республики Алтай на период до 2035 года