

# Обзор автомобилестроения и транспортной отрасли Республики Казахстан



*Аналитик: Шейкин Д. А.*

Телефон: (727) 224 48 41

(727) 224 48 44

[d.sheikin@rfcaratings.kz](mailto:d.sheikin@rfcaratings.kz)

<http://www.rfcaratings.kz>

декабрь 2015

## **Транспорт и автомобилестроение в РК**

### **По дороге в будущее**

Республика Казахстан географически расположена в центре Евразийского континента, экономически Республика граничит с динамично развивающейся экспортно-ориентированной экономикой Китая с одной стороны и развитыми странами Европы, с другой. Транспортные потоки из Восточной и Юго-Восточной Азии в Европу и обратно создают мощный потенциал для развития транзитно-транспортных возможностей страны. По отдельным оценкам Республика Казахстан может обслуживать до 20% этих транспортных потоков. В стоимостном выражении транспортный потенциал этих направлений составляет порядка 400 млрд. долларов США. Однако низкая плотность населения и обширная территория республики делают экономику Казахстана грузоемкой и зависимой от состояния транспортной инфраструктуры.

С целью реализации территориального и экономического потенциала Республики, а также с целью совершенствования транспортной инфраструктуры была принята Транспортная Стратегия Республики Казахстан до 2020 года. С текущего года Стратегия находится на третьем последнем этапе своей реализации. Кроме того, в Республике реализуется «План Нации. Сто конкретных шагов по реализации 5-ти институциональных реформ», в рамках которого отводится особое место для интеграции Казахстана в международные транспортно-коммуникационные потоки. В рамках этого плана планируется запуск проекта мультимодального транспортного коридора «Евразийский Трансконтинентальный коридор». Данный коридор предполагает развитие нескольких направлений, а именно через территорию Казахстана, Российской Федерации в Европу, первое направление, второе – по территории Республики от Харгоса до порта Актау, по Каспийскому морю в Азербайджан, а затем через Грузию в Европу. Вся дорожно-транспортная инфраструктура в РК будет формироваться по типу лучевой структуры, связывающей все макрорегионы страны. Так в период с 2015 до 2020 годы предполагается построить и реконструировать более 6,7 тыс. км автомобильных дорог 1-2 категории. Развитие транспортного комплекса Республики предусматривает создание международного авиационного хаба под Алматы с привлечением стратегического инвестора и сооружением нового международного аэропорта. Предполагается также привлечение стратегического инвестора с целью создания единого оператора по содержанию и развитию дорожно-транспортной инфраструктуры. Предполагается через авиаперевозчика «Эйр Астана» и национальную компанию «КТЖ» разработать новые международные направления и логистику трансконтинентальных перевозок.

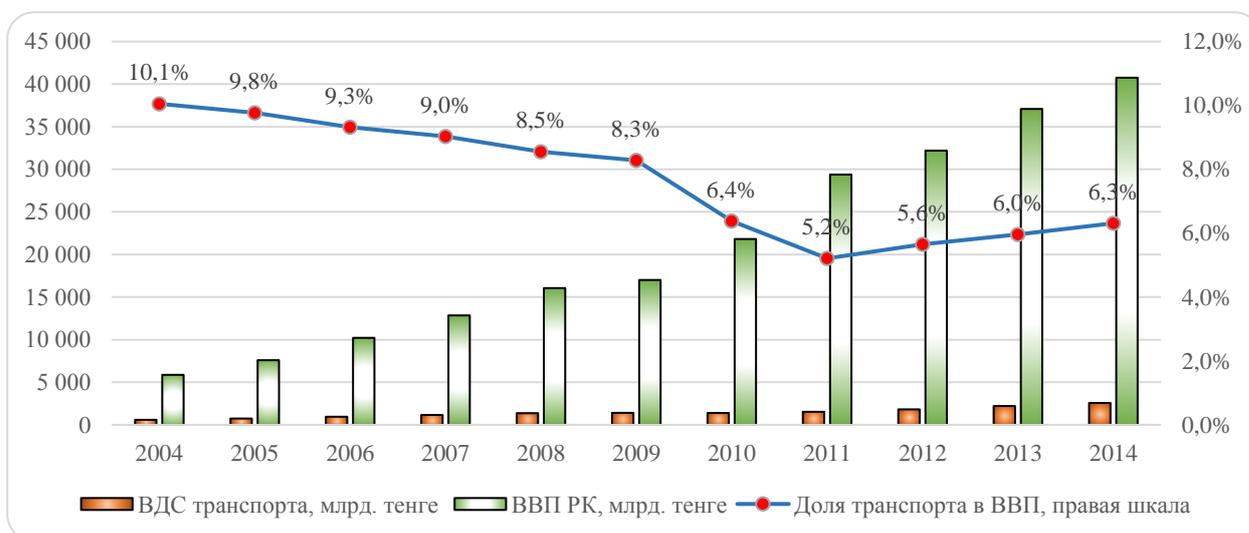
### **Количественный анализ отрасли транспортной отрасли РК**

Согласно Закону Республики Казахстан "О транспорте в Республике Казахстан" от 21 сентября 1994 года транспортный комплекс республики представлен железнодорожным, автомобильным, морским, внутренним водным, воздушным, городским электрическим, в

том числе метрополитеном, а также находящимся на территории Республики Казахстан магистральным трубопроводным транспортом.

Анализ изменения доли валовой добавленной стоимости (ВДС) транспортной отрасли в ВВП Республики Казахстан за период с 2004 по 2014 гг. позволяет выделить три основных периода (рис 1). Первый - с 2004 года по 2009 год, в рамках которого наблюдается постепенное сокращение доли ВДС транспортной отрасли с 10,1% в 2004 году до 8,3% в 2009 году. Второй период – посткризисный период, когда доля ВДС сократилась с 6,4% в 2010 году до 5,2% в 2011 году. Третий период с 2012 года по 2014 год, когда наблюдается постепенное увеличение удельного веса ВДС транспортной отрасли с 5,6% в 2012 году до 6,3% в 2014 году.

**Рисунок 1. ВДС транспортной отрасли в ВВП РК 2004-2014 гг.**



*Источник: Комитет по статистике Республики Казахстан, РА РФЦА*

Такое изменение удельного веса транспортной отрасли в ВВП Республики обусловлено отставанием динамики роста ВДС транспортной отрасли от динамики роста других отраслей экономики Республики с одной стороны и увеличением удельного веса других отраслей, с другой.

За период с 2004 по 2014 годы наблюдается 97% рост перевозки грузов всеми видами транспорта с 1840,5 млн. тонн в 2004 году до 3634,4 млн. тонн. Грузооборот всех видов транспорта увеличился с 283,1 млрд. т/км в 2004 до 490,8 млрд. т-км в 2014 году, т.е. рост составил 73% за анализируемый период.

Анализ структуры грузоперевозок (рис. 2) по видам транспорта указывает, что в среднем порядка 81,3% перевозок по территории РК осуществляется автотранспортом. Причем, если в 2004 по 2008 год менялась на десятые процента и оставалась порядка 78%, то с 2009 по 2014 годы эта доля динамично растет с 80,2% в 2009 году до 86,1% в 2014 году. А доля железнодорожных грузоперевозок сокращается. Так в период с 2004 по 2009 годы эта доля составляла в среднем порядка 12% за период. Начиная с 2010 года по 2014 год удельный вес железнодорожных грузоперевозок существенно сократился с 11% до 7,6% на конец рассматриваемого периода.

Сокращение удельного веса железнодорожных грузоперевозок отражается на сокращении доли грузооборота железнодорожным транспортом. Так с 2005-2009 год удельный вес грузооборота в общем грузообороте по Республике составлял 58%. Начиная с 2010 года удельный вес грузооборота железнодорожного транспорта начал сокращаться с 55% до 44% в 2014 году. Доля грузооборота автомобильного транспорта заметно возросла с 15,9% в 2005 году до 31,7% в 2014 году. Доля грузоперевозок и грузооборота другими видами транспорта не значительна в силу дорогих тарифов на перевозку (авиаперевозки) или в силу специфики транспортировки (трубопроводы). Так грузоперевозка по трубопроводному виду транспорта увеличилась на 17% с 2005 по 2014 год и составила 225 тыс. тонн. Грузооборот по трубопроводам увеличился на 50% с 77,1 млн т/км в 2005 до 116 млн. т/км в 2014 году. За 2014г. перекачано 225 млн. тонн нефти и газа за 2013г. – 225,9 млн. тонн. Грузоперевозка водными видами транспорта составляет незначительную долю в общем объеме перевозок. Так в 2004 году водным транспортом было перевезено 200 тыс. тонн груза. По состоянию на 2014 год грузоперевозка этим видом транспорта составила 3,6 млн. тонн, сократившись с объема в 4 млн. тонн годом ранее.

**Рисунок 2. Перевозка грузов и грузооборот в РК**



*Источник: Комитет по статистике Республики Казахстан, РА РФЦА*

За период 2004 -2014 годы наблюдается существенный рост перевозки пассажиров всеми видами транспорта с 9 390 млн. человек в 2004 году до 21 293 млн. человек в 2014 году. Рост составил 2,3 раза. Пассажиरोоборот всеми видами транспорта увеличился с 100 305 млн. п/км до 255 959 млн. п/км в 2014 году, т.е. оборот увеличился в 2,6 раза за анализируемый период.

Анализ структуры пассажироперевозок показывает, что основная перевозка пассажиров в Республике Казахстан осуществляется автобусным транспортом и такси. На их долю приходится порядка 99% всех перевозок. Так в 2005 году 70,1% перевозок пассажиров приходилось на автотранспорт – это порядка 6 960,9 млн. человек, 28,4% на такси - 2814,8 млн. человек. Доля железнодорожного транспорта в пассажироперевозках составляла 0,2% или 16,5 млн. человек. В 2014 году количество пассажиров, перевезенных автотранспортом, составило 16 755,4 млн. человек или 78,8%. Такси перевезло 4 414,5 млн. человек или 20,7% от общего объема перевозки. Количество пассажиров, перевезенных железнодорожным транспортом, составило 35,2 млн. человек или 0,2%.

Анализ пассажирооборота по видам транспорта за период с 2004-2014 годы показывает (рис.3), что максимальная нагрузка пассажирооборота приходится на автобусный транспорт, такси и железнодорожный транспорт и составляет порядка 95,8% за период. Необходимо отметить, что, начиная с 2009 года происходит существенное сокращение железнодорожного пассажирооборота с 11,2% до 8,7% в 2013 году. В 2014 году удельный вес железнодорожного пассажирооборота составил 10,9% или 27 999 млн. п/км, незначительно превысив среднее значение в 10,6% в целом за период.

**Рисунок 3. Пассажироперевозка и пассажирооборот в РК**



*Источник: Комитет по статистике Республики Казахстан, РА РФЦА*

Удельный вес пассажирооборота такси сократился с 22% в 2009 году до 15% в 2011 году. По состоянию на 2014 год удельный вес такси увеличился и составил 17% или 42 374 млн. п/км. Наряду с сокращением пассажирооборота по этим видам транспорта мы наблюдаем существенный рост автобусного пассажирооборота. В среднем за период с 2005 по 2014 годы доля автобусного пассажирооборота составила 64,8%. По состоянию на 2005 год доля автобусного пассажирооборота составила 59,3% или 63 831 млн. п/км. В 2011 году доля этого транспорта достигла максимального значения в 72%. В 2011 году пассажирооборот на автобусном транспорте составил 135 965 млн. п/км. В 2014 году эта доля сократилась до 68,3% и составила 174 695 млн. п/км. Воздушный пассажирооборот изменялся незначительно и в среднем составил 4%.

Анализ пассажироперевозок и пассажирооборота показывает значительное увеличение доли автобусных перевозок. Мы находим объяснение этому явлению в том, что увеличивается количество частных и крупных коммерческих перевозчиков, а также растет количество личного автотранспорта. Так, протяженность автомобильных дорог общего пользования по состоянию на конец 2014 года составила 96 421 км из них автомобильных дорог с твердым покрытием 86 419 км. По сравнению с 2004 годом протяженность автомобильных дорог общего пользования увеличилась на 7,1%, а протяженность дорог с твердым покрытием увеличилась на 2,7%. Популярности автотранспортных перевозок способствует значительное улучшение автотранспортной инфраструктуры (дорог) в РК. Наряду с ростом пассажирооборота и пассажироперевозок

автомобильным транспортом растет и размер всего автомобильного подвижного состава. Так по состоянию на 2004 год в Республике Казахстан насчитывалось 1 532,3 тыс. единиц автотранспорта. За десять лет количество автотранспорта возросло в 3 раза до 4 533,7 тыс. единиц.

Сокращение же перевозок железнодорожным транспортом коммерческих грузов объясняется относительно высокими тарифами и низкой маржой для компаний, контрактирующих железнодорожный транспорт по сравнению с автотранспортными перевозками, где маржа может составлять порядка 15%, а также ограниченностью железнодорожной инфраструктуры. Отсутствие мультимодальных логистических транспортных центров также не способствуют развитию этого вида транспорта. За период с 2004 по 2014 годы эксплуатационная длина железнодорожных путей общего пользования увеличилась на 1,7% и составила на конец 2014 года 15 341 км (рис. 4). При этом густота железнодорожных путей без дорог Республики Казахстан на территории других стран составила 5,41 километров на 1000 кв. км территории на конец 2014 года, не изменившись с 2004 года. Такая низкая плотность железных дорог является одним из факторов сокращения грузоперевозок этим видом транспорта.

**Рисунок 4. Протяженность ЖД и автомобильных дорог в РК, км**



*Источник: Комитет по статистике Республики Казахстан, РА РФЦА*

Незначительный рост воздушных перевозок указывает на рост доступности этого вида транспорта, однако не для всех категорий населения по доходу. Росту воздушных перевозок в РК способствовал также рост общего количества гражданских воздушных судов. Так парк воздушных судов с 2004 по 2014 год увеличился на 24,3% и составил 843 воздушных судна.

Необходимо упомянуть значительный рост магистральной трубопроводной инфраструктуры на территории РК. Так протяженность магистральных трубопроводов составила в 2004 году 16 828 км. На конец 2014 года протяженность магистральных трубопроводов увеличилась на 37,8% и составила 23 196,4 км. Среди них наибольший прирост приходится на магистральные газопроводы, протяженность которых увеличилась на конец 2014 года по сравнению с 2004 годом на 46,9% и составила 14 895 км. Рост магистральных нефтепроводов за аналогичный период

составил 24,9% и на конец 2014 года протяженность нефтепроводов составила 8 301 км. Наибольший прирост протяженности газа- и нефтепроводной магистральной системы наблюдается в 2014 году.

Наряду с расширением автомобильных дорог общего пользования наблюдается сокращение городской инфраструктуры электротранспорта. Так протяженность эксплуатационных троллейбусных путей в двухпутном исчислении по состоянию на 2004 год составляла 357 км, в 2014 году наблюдается сокращение на 33,2% до 118,7 км всего по республике. Протяженность эксплуатационных трамвайных путей в двухпутном исчислении также сокращается. Так протяженность трамвайных путей по состоянию на конец 2014 года составила 107,9 км, сократившись на 88,9% по сравнению с 2004 годом. Сокращение протяженности эксплуатационных путей сопровождается сокращением и подвижного состава как трамвайного, так и троллейбусного парка. Так по состоянию на 2004 год количество троллейбусов по республике составило 388 единиц подвижного состава, а по состоянию на конец 2014 года количество троллейбусов составило 234 единицы. Трамвайный парк по состоянию на 2004 год составлял 264 единицы подвижного состава, а по состоянию на конец 2014 год сократился до 220 единиц подвижного состава. Это отражается и на пассажироперевозках на этих видах транспорта. Так перевозка пассажиров троллейбусами сократилась с 63,2 млн. человек в 2004 году до 16,5 млн. человек в 2014 году. Перевозка пассажиров трамваями сократилась с 74,2 млн. человек в 2004 году до 39,1 млн. человек. Сокращению электроподвижного парка способствовало распространение частного автомобильного парка, с одной стороны, относительно высокой стоимостью содержания подвижной и дорожной инфраструктуры, с другой. Однако, такое сокращение подвижного состава с экологически чистых средств передвижения на более «грязные» не могло не сказаться на экологии крупных мегаполисов республики, а также и на общем здоровье граждан.

Анализ дорожно-транспортной инфраструктуры показывает, что около 33% дорог общего назначения находятся в состоянии износа, что является препятствием для развития грузоперевозок. Кроме того, большинство дорожного покрытия рассчитано на грузоподъемность не более 6 тонн осевой нагрузки, в то время как на текущий момент дорожно-транспортная инфраструктура эксплуатируется в условиях осевой нагрузки в 11-15 тонн, что сказывается на скорости износа. Для сокращения степени износа дорожно-транспортной инфраструктуры в период с 2001-2014 годы было реконструировано 58 тыс. км дорог общего пользования, из них 15 тыс. км было восстановлено полностью. С целью реализации лучевой дорожно-транспортной структуры реализуются проекты «Центр-Юг» (срок реализации - 2019 год, строительство автомобильной дороги 1 технической категории), «Центр-Восток» (срок реализации - 2019 год, строительство автомобильной дороги 1 и 2 технической категории), «Центр-Запад» (срок реализации - 2020 год, строительство автомобильной дороги 2 технической категории). В 2017 году будет завершено строительство транспортного коридора «Западная Европа - Западный Китай». Реализация данных проектов значительно увеличит пропускную способность автодорог, снизит издержки, связанные с внутриреспубликанской транспортировкой грузов, свяжет города-хабы и макрорегионы в единую транспортную систему, а также значительно увеличит транзитный потенциал страны с 18 млн. тонн до 33 млн. тонн в 2020 году. С целью ускорения окупаемости вложенных средств, а также с целью поддержания дорожно-транспортной инфраструктуры в 7 тыс. км, которые планируется реконструировать в рамках программы «Нұрлы жол», предполагается взимать оплату с этой дорожно-транспортной инфраструктуры.

Анализ железнодорожной инфраструктуры показывает, что порядка 60% железнодорожного полотна имеют низкую пропускную способность из-за однопутности. Большая часть железнодорожной инфраструктуры не электрифицирована. С целью преодоления существующих ограничений железнодорожной инфраструктуры, в 2016 году планируется ввод в эксплуатацию железнодорожного направления «Жезказган - Бейнеу» (Центральный Казахстан-порт Актау), строительство железнодорожной линии «Боржакты - Ерсай», на участке Алматы-1-Шу будет реализован проект по строительству вторых путей и их электрификации.

### Качественный анализ отрасли транспортной отрасли РК

Для проведения качественного анализа транспортной отрасли РК мы будем использовать коэффициенты рентабельности отрасли, фондоотдачи, фондоёмкости, фондовооруженности, средней производительности труда на одного работника отрасли, зарплатоотдачи и зарплатоемкости отрасли, а также рассмотрим фактическое состояние основных фондов, степень их износа.

Анализ рентабельности отрасли (рис.5) показывает ее относительную прибыльность. В среднем без учета резкого сокращения коэффициента рентабельности в 2005, 2009 и 2014 гг. средняя рентабельность составляет 14,5%.

**Рисунок 5. Рентабельность транспортной отрасли РК**



Источник: Комитет по статистике Республики Казахстан, РА РФЦА

Сокращение уровня рентабельности транспортной отрасли обусловлено сложившимся убытком в железнодорожной отрасли в 2005 году на уровне (2 100,1) млн. тенге. В 2009 году убыток на уровне (4 346,8) млн. тенге сложился по статье прочих сухопутный транспорт и убыток на уровне

(15 905,0) млн. тенге по статье складское хозяйство и вспомогательная транспортная деятельность. В 2014 году наблюдается общее снижение прибыли до 228 995 млн. тенге по отрасли за счет убытка в (48 306,1) млн. тенге в железнодорожной отрасли, убытка в размере (3 594,4) по статье прочий сухопутный транспорт и убытка в размере (589,3) млн. тенге по статье внутренний водный транспорт. Максимальная прибыль была получена предприятиями транспорта от обычной деятельности в 2013 году, когда размер прибыли составил 458 308 млн. тенге. Удельный вес сухопутного транспорта и транспорта по трубопроводам в структуре прибыли транспортной отрасли составляет порядка 72% в среднем за рассматриваемый период. Максимальное значение рентабельности отрасли сложилось в 2011 году и составило 19,3%. Минимальное значение рентабельности в 3,2% сложилось в кризисный 2009 год.

Рассмотрим, как изменялись показатели фондоотдачи и фондоемкости<sup>1</sup> (рис.6) в транспортной отрасли в период с 2004 по 2014 годы. Показатель фондоотдачи транспортной отрасли уменьшился с 0,76 в 2004 году до 0,41 тенге.

**Рисунок 6. Показатели фондоемкости и фондоотдачи транспортной отрасли РК, тенге**



*Источник: Комитет по статистике Республики Казахстан, РА РФЦА*

Таким образом, один тенге ОФ в ходе производственного потребления создавал только 0,76 тенге дохода в 2004 году, а в 2014 году ОФ создали лишь 0,41 тенге дохода. Напротив, показатель фондоемкости увеличился с 1 тенге 31 тиын в 2004 году до 2 тенге и 42 тиын в 2014 году. Это максимальный показатель в рассматриваемом периоде. Он указывает, какой удельный вес ОФ содержится в 1 тенге дохода по транспортной отрасли.

Наблюдаемые изменения в этих показателях указывают на то, что происходит рост стоимости основных фондов при одновременном сокращении доходов отрасли в стоимостном выражении. Так средняя динамика изменения стоимости ОФ в транспорте за период с 2004 по 2014 год составила порядка 23%, в то время как средняя динамика роста доходов транспортной отрасли составила 16%. Таким образом, отрасль становится фондоемкой и неэффективной в использовании

<sup>1</sup> Базой для расчета фондоотдачи и фондоемкости является основные фонды (ОФ) по первоначальной стоимости.

ОФ. Рост фондоемкости транспортной отрасли обусловлен, с одной стороны, ростом автомобильного транспорта иностранного производства, с другой стороны, ростом издержек по его содержанию, эксплуатации и ремонту.

Средняя производительность труда (рис. 7) в транспортной отрасли за анализируемый период увеличилась в 3,5 раза и составила 12 398 тыс. тенге по состоянию на конец 2014 года. При этом рост среднесписочного количества работников транспортной отрасли увеличился за указанный период на 18,8%. Показатель фондовооруженности труда в транспортной отрасли вырос в 6 раз и на конец 2014 года составил 30 013 тыс. тенге на одного человека. Как мы указывали ранее, это обусловлено более ускоренными темпами роста ОФ в отрасли, которые в среднем увеличились на 23%. Средняя динамика прироста производительности труда в 2004-2014 гг. составила 16%. Темпы роста фондовооруженности труда при этом составили 22%.

**Рисунок 7. Показатели фондовооруженности и производительности труда в транспортной отрасли РК, тыс. тенге**



*Источник: Комитет по статистике Республики Казахстан, РА РФЦА*

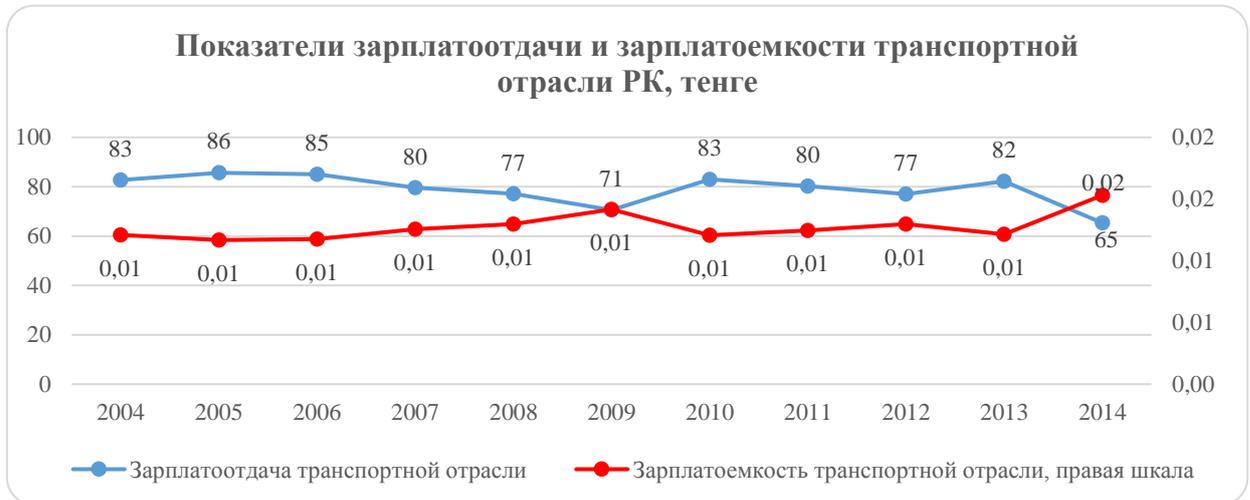
В 2014 году мы наблюдаем заметное снижение динамики роста средней производительности труда, которая составила 2% прироста с 12 181 тыс. тенге до 12 398 тыс. тенге.

Рассмотрим коэффициент зарплатоотдачи в транспортной отрасли, который составляет в среднем за период с 2004 по 2014 годы 79 тенге. Это значит, что на один тенге труда, вложенного работником, создается 79 тенге дохода в отрасли. Максимальные значения зарплатоотдачи приходятся на период до 2005 года, когда этот коэффициент составлял 86 тенге. В период после 2010 по 2013 годы мы видим повышение этого коэффициента до уровня сопоставимого с уровнем до 2009 года. Однако в 2014 году наблюдается существенное сокращение показателя зарплатоотдачи до 65 тенге.

Зарплатоемкость (рис. 8) же в целом за период составляла одну сотую процента, что указывает на незначительную зависимость создаваемого в транспортной отрасли дохода от оплаты труда. Однако наряду с понижением зарплатоотдачи мы видим увеличение зарплатоемкости отрасли до 2 сотых процента. Если сопоставить этот коэффициент с ростом значения коэффициента

фондоёмкости, то становится очевидным, что отрасль становится затратной по ОФ и по оплате труда, хотя и менее выражено по последнему показателю.

**Рисунок 8. Показатели зарплатоотдачи и зарплатоёмкости транспортной отрасли РК, тенге**



Источник: Комитет по статистике Республики Казахстан, РА РФЦА

Проведение качественного анализа невозможно без рассмотрения состояния ОФ транспортной отрасли (рис. 9). Так по состоянию на 2004 год коэффициент износа ОФ в отрасли составлял 21,1%, что в анализируемом периоде является минимальным значением. Начиная с 2005, коэффициент износа ОФ, достигнув максимального показателя в 34,9%, стал постепенно снижаться и по состоянию на 2011 год достиг 21,5%. В среднем за последние три года коэффициент износа ОФ отрасли составил 25,9%. В 2014 году этот показатель составил 24,2% в целом по отрасли.

**Рисунок 9. Коэффициент износа ОФ транспортной отрасли РК, %**



Источник: Комитет по статистике Республики Казахстан, РА РФЦА

Анализ коэффициента износа по типам транспорта показывает, что наибольшая степень износа наблюдается у внутреннего водного транспорта и составляет в среднем за период с 2004 по 2014 годы порядка 44,8%. По состоянию на конец 2014 года коэффициент износа этого вида транспорта составил 44,9%. Вторым по степени износа является автобусный и электрический транспорт. Так в среднем степень его износа составила 39,4%. По состоянию на 2014 год степень износа составила 26,8%, что заметно меньше среднего показателя за период. Анализ степени износа транспорта внутри этой группировки показывает, что коэффициент износа на автобусном транспорте в среднем за период с 2004 по 2014 годы составляет 41,8%. По состоянию на конец 2014 года коэффициент износа автобусного парка составил 47%. Средний коэффициент износа трамвайного парка за анализируемый период составил 48,3%, а по состоянию на конец 2014 года показатель износа составил 53,8%. Средний показатель износа троллейбусного парка составил 44,8%. По состоянию на 2014 год показатель износа троллейбусного парка составил 14%. Это минимальный показатель из всех существующих показателей для всех видов транспорта. Степень износа морского транспорта составила 14,6%. По состоянию на конец 2014 года коэффициент износа морского транспорта составил 16,5%. Коэффициент износа воздушного транспорта за анализируемый период в среднем составил 26,7%, а на конец периода этот показатель составил 17,7%.

Таким образом, можно подвести предварительные итоги по отрасли. Наряду с уверенным количественным ростом, мы видим увеличение фондоемкости отрасли и понижение фондоотдачи. Это косвенно указывает на неэффективное использование ОФ или введение в отрасль дорогостоящих ОФ при недостаточно высокой доходности отрасли, что находит свое отражение в падении рентабельности отрасли в последние несколько лет, особенно в 2014 году. ОФ транспортной отрасли в целом изношены на 25%. Наряду с ростом фондовооруженности наблюдается стабилизация средней производительности труда и уменьшение зарплатоотдачи в 2014 году.

### **Прогнозный анализ транспортной отрасли**

Мы назвали наш анализ по «Дороге в будущее» и это не просто название. Теперь, когда мы знаем историю развития транспортной отрасли, ее текущее состояние, попытаемся заглянуть в будущее. Выберем временной горизонт в 5 лет. Как показывает практика, регрессионный анализ дает не плохие результаты именно на этом горизонте.

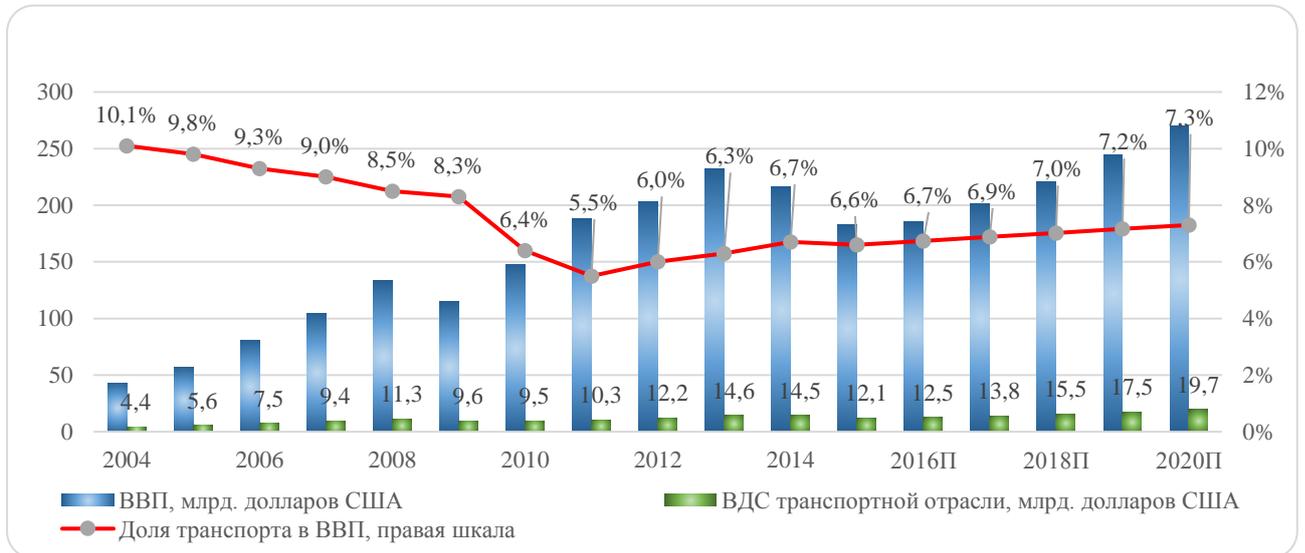
В качестве прогнозной модели мы используем две модели. Первая – многофакторная модель на основе линейной регрессии. Эта модель исключает влияние фактора девальвации, т.к. единица измерения первой модели - доллары США.

Вторая модель основана на производственной функции Кобба –Дугласа (Cobb-Douglas), коэффициенты которой вычисляются на основе двухфакторной линейной регрессии. Единица изменения второй модели - тенге. Первая модель учитывает номинальный рост экономики, экономический потенциал роста которых, напрямую воздействует на экономику РК, т.к. они являются основными потребителями экспортной продукции Республики.

Так, согласно первой модели (рис.10), доля транспортной отрасли в 2015 году несколько сократится и составит 6,6%. В стоимостном отношении при размере ВВП в 183 млрд. долларов США, размер ВДС отрасли составит 12,1 млрд. долларов США, что по среднегодовому курсу в 221,73 тенге за доллар США, составит 2 677,9 млрд. тенге. В 2016 году размер ВДС транспортной отрасли возрастет до 12,5 млрд. долларов США при размере ВВП страны в 185,1 млрд. долларов

США. В дальнейшем мы прогнозируем умеренный рост экономики Республики Казахстан в номинальном выражении. По состоянию на 2020 год доля ВДС транспортной отрасли в структуре ВВП составит 7,3% или 19,7 млрд. долларов США. Мы полагаем, что в горизонте 5 следующих лет основной движущей силой развития отрасли будут транзитные перевозки по территории Республики.

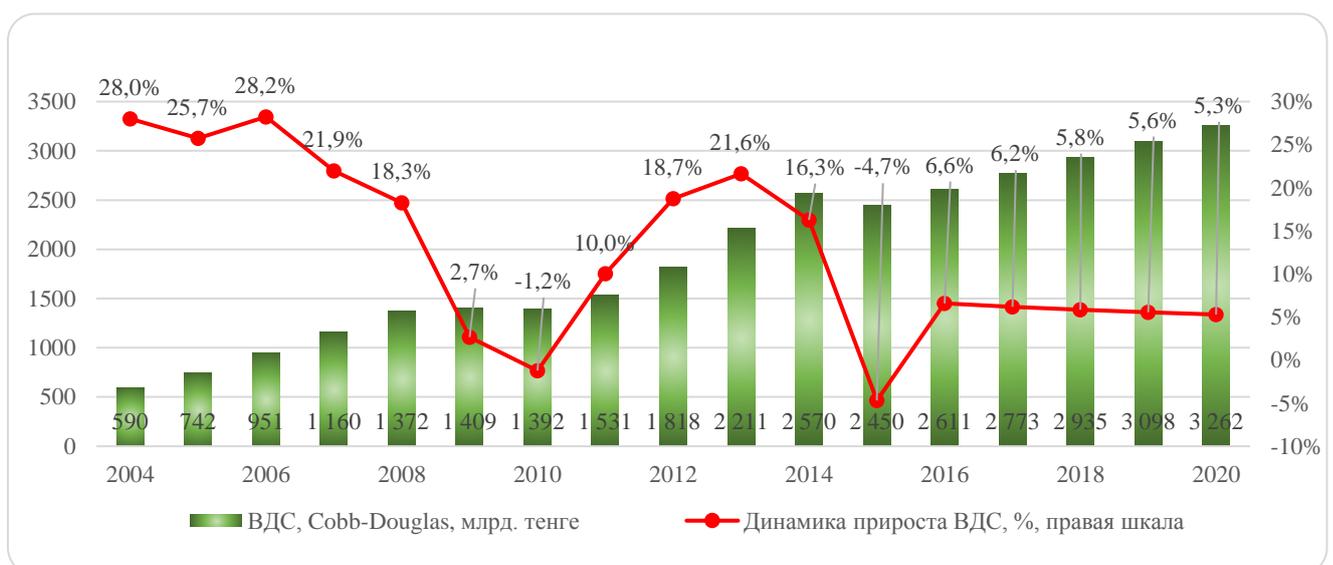
**Рисунок 10. Прогноз по развитию транспортной отрасли 2015-2020 гг.**



*Источник: Комитет по статистике Республики Казахстан, РА РФЦА*

Вторая модель (рис. 11) не учитывает потенциал экономического роста стран, вовлеченных в экспортно-импортные отношения с Республикой, а учитывает внутренний потенциал роста отрасли за счет внутренних факторов роста – роста основных фондов, задействованных в отрасли и количества работников, вовлеченных в эту отрасль экономики Республики.

**Рисунок 11. Прогноз по развитию транспортной отрасли 2015-2020 гг.**



*Источник: Комитет по статистике Республики Казахстан, РА РФЦА*

Согласно модели Кобба –Дугласа, ВДС транспортной отрасли Республики Казахстан в 2015 году составит 2 450 млрд. тенге, что на 4,7% меньше, чем в 2014 году. В 2016 году динамика роста ВДС транспортной отрасли составит 6,6% и в стоимостном выражении составит 2 611 млрд. тенге. В дальнейшем мы прогнозируем снижение динамики прироста ВДС в транспортной отрасли. Так по состоянию на 2020 году динамика прироста ВДС составит 5,3% или 3 262 млрд. тенге.

Однако необходимо учитывать, что в номинальном выражении рост ВДС отрасли будет во многом зависеть от девальвации и инфляции в стране, которые напрямую влияют на номинальные показатели экономики в Республике Казахстан. Транспортная отрасль является фондоемкой отраслью с высокой скоростью износа ОФ, т.е. амортизационные отчисления, выраженные в тенге, будут обесцениваться инфляцией. С целью приведения стоимости ОФ транспортной отрасли к рыночной стоимости экономические агенты будут проводить переоценку ОФ. И чем выше инфляция, тем выше стоимость переоценки, т.к. амортизационные отчисления не будут в состоянии возместить выбывающее амортизированное имущество. Влияние девальвации на стоимость ОФ носит опосредованный характер, но также увязывается со стоимостью ОФ и размером амортизационных отчислений. Транспортные средства отрасли не полностью производятся на территории РК с одной стороны, а те, что собираются на территории РК, не имеют локализованной ремонтной базы (запасных частей). Эти запасные части закупаются за границей и при девальвационных изменениях в тенге стоят больше. Для компенсации потери стоимости экономические агенты будут вынуждены прибегать к переоценке ОФ и использовать ускоренные методы амортизации ОФ. Таким образом, изменение номинальной стоимости ОФ будет косвенно влиять на номинальный размер ВДС транспортной отрасли.