

МРНТИ 06.61.33, 06.71.09
УДК 332.1 (338.43 + 338.49)

<https://doi.org/10.46914/1562-2959-2021-1-4-103-111>

А.Т. ТЛЕУБЕРДИНОВА,^{1*}

д.э.н., профессор.

*e-mail: tat404@mail.ru, tleuberdinova@gmail.com

В.Б. КУЛИК,²

к.т.н., ассоциированный профессор.

e-mail: kulv2015@mail.ru

К.В. КУЛИК,²

докторант.

e-mail: kulkw@mail.ru

¹Институт экономики Комитета науки
Министерства образования и науки РК,
Казахстан, г. Алматы

²Университет «Туран», Казахстан, г. Алматы

АНАЛИЗ ОБЕСПЕЧЕННОСТИ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРОЙ СЕЛЬСКИХ РАЙОНОВ РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН

Аннотация

Цель исследования – определение роли и значения транспортной инфраструктуры для ускоренного развития сельских территорий, роста агропромышленного производства и повышения качества жизни населения сел. В исследовании использован структурно-функциональный подход, проведен обзор научных публикаций зарубежных и отечественных ученых, посвященных изучению проблем транспортного обеспечения сельских территорий, межрегиональной логистики, государственной программы инфраструктурного развития «Нұрлы жол», а также данных Агентства по статистике Республики Казахстан. Авторами проведен сравнительный анализ основных тенденций развития дорожной инфраструктуры сельских районов страны, обеспечивающей хозяйственную связь с другими территориями, мобильность сельского населения. По показателям плотности автомобильных и железных дорог рассчитаны коэффициенты обеспеченности транспортной инфраструктурой сельских территорий регионов страны. Проведена группировка областей по трем категориям оснащенности (высокий, средний, низкий), позволяющая, по мнению авторов, определить приоритетность мероприятий программ по строительству и реконструкции дорог, а также значимость их реализации для подъема экономики сельских территорий. На основе проведенного анализа даны рекомендации по совершенствованию транспортной инфраструктуры сельских районов, представляющие интерес для региональных и местных органов власти, государственных структур управления развитием инфраструктуры, а также ученых, докторантов, чьи научные интересы соответствуют данной теме.

Ключевые слова: транспортная инфраструктура, сельские районы, автомобильные дороги, железнодорожные пути, протяженность, плотность, обеспеченность, качество жизни.

Введение

Основной характеристикой современного казахстанского села является стабильная миграция сельского населения в город. Как правило, отток населения не затрагивает все сельские поселения одинаково и концентрируется в основном в местности со слабой инфраструктурой.

Развитие базовых услуг для сельских районов рассматривается как катализатор роста экономики, оказывающий, в свою очередь, положительное влияние на качество жизни сообщества в целом. Их достаточность и хорошее качество способны поддержать баланс качества жизни между сельскими и городскими районами. Развитие эффективной технической базы, и прежде всего дорожной, расширяет доступ к социальным и коммуникационным услугам, ускоряет рост экономики и повышает удовлетворенность населения условиями жизни.

Транспортная инфраструктура обеспечивает коммуникацию между сельскими сообществами, сельских поселений – с внешними сообществами. Наличие хорошей дорожной сети способствует улучшению логистики между сельхозпроизводителями и переработчиками про-

дукции, ускоряет работу цепочки поставок, снижает потери, сокращает транспортные расходы, что в целом отражается на себестоимости сельхозпродукции.

Решение вопросов дорожного соединения сельских поселений с другими территориями обеспечивает интеграцию местной экономики в региональную и национальную, что особенно важно для казахстанских условий, отличающихся значительной удаленностью регионов между собой. Важная роль принадлежит дорожной сети и в обеспечении многих социальных услуг: здравоохранения, образования, культурно-просветительной, финансовой, торговой сфер.

Транспортная доступность определяет степень привлекательности территорий для инвестиций, дающих значительный толчок в развитии, обеспечивает возможность диверсификации сельской экономики посредством развития таких направлений, как туризм, торговля, услуги.

Значимость данного вопроса и определила тему настоящего исследования, цель которого заключается в проведении сравнительного анализа оснащенности транспортной инфраструктурой сельских территорий регионов Казахстана по показателям протяженности и плотности дорог и их группировки по уровню обеспеченности.

Исследование проведено на основе комплекса научных методов: абстрактно-логического, монографического, графического, сравнительного анализа и классификации.

Обзор литературы

Вопрос оснащенности транспортной инфраструктурой сельских территорий, являющийся главным ключом к благополучию сообществ, достаточно актуален для многих стран мира. Значение транспортной инфраструктуры для развития аграрного производства, эффективного использования основных экономических ресурсов сельских районов рассматривалось в трудах J.R. Cook et al. (2017), P. Prus, M. Sikora, (2021) [1, 2]. Такой показатель, как индекс доступа к сельской местности (RAI), разработанный P. Roberts, K.C. Shyam & Rastogi (2006), стал одним из важнейших индикаторов мирового развития в транспортном секторе [3].

Состояние дорожной сети и ее совместимость с основными коммуникационными артериями, по мнению многих авторов, являются необходимыми условиями привлекательности региона для потенциальных инвесторов [4, 5].

Влияние инфраструктуры на формирование человеческого, социального и культурного капитала, на возможности для развития экономических инициатив и привлечения внешних инвестиций, модернизации и роста сельскохозяйственного производства, улучшение жизни жителей и формирование многофункционального и устойчивого развития сельских районов отмечали Thacker et al. [6].

Воздействие развития инфраструктуры на качество социальных услуг, особенно в области образования, здравоохранения и качества жизни сельских сообществ, в целом было изучено J.S. Bulus, J.O. Adefila (2014), Y. Popova (2017), M. Farhadi (2015), J.J. Laird, A.J. Venables (2017) [7, 8, 9, 10].

Характерная ограниченность и неадекватность технической базы сельских территорий в отличие от городских районов стали объектом исследования I. Manggat, R. Zain & Z. Jamaluddin (2018), J. Straka & M. Tuzova (2016) [11, 12].

Развитие базовой инфраструктуры в сельской местности рассматривается как целостный подход, где он может быть решением проблем неравенства и социальной несправедливости для сельской местности в целом. Необходимость ее развития многие ученые рекомендуют рассматривать как часть развития общества в целом [6, 7, 13].

Вопросы логистики и развития транспортной системы Казахстана изучались в трудах казахстанских ученых Сабдена О.С., Сатовой Р.К., Можаровой В.В., Раимбекова Ж.С., Тулембаевой А.Н. и других авторов. Однако недостаток исследований, посвященных сравнительному анализу ее доступности для сельских районов областей Казахстана, очевиден.

Основные положения

Для анализа транспортной инфраструктуры сельских территорий Казахстана были использованы сведения о протяженности автомобильных дорог областного и районного значения,

преимущественно относящихся к четвертой технической категории, чаще всего грейдерных или грунтовых, без твердого покрытия. Качество таких дорог обуславливает быструю амортизацию транспортных средств, повышение затрат на топливо, увеличение длительности перевозок. Кроме того, с учетом резко континентального климата такие дороги в большинстве регионов страны становятся непроходимыми практически от 3 до 6 месяцев в году. Согласно данным государственной программы инфраструктурного развития «Нұрлы жол», 32% дорог областного и районного значения имеют неудовлетворительное качество [14, с. 13].

Как следует из официальных данных, общая протяженность местного соединения за анализируемый период снизилась по республике на 1583 км (3%), в том числе за последние три года на 999 км [15].

Существенное сокращение дорог отмечено в сельских районах Жамбылской (860 км), Северо-Казахстанской (504 км) и Павлодарской (211 км) областей. Причем если в Жамбылской области сократилась протяженность дорог районного значения, то в Северо-Казахстанской – областного. Увеличение общей протяженности отмечено в Мангистауской (283 км), Кызылординской (112,7 км), Восточно-Казахстанской (111,6 км) областях. Соответственно, такая тенденция влияет на плотность по регионам страны. В среднем по стране за последние 5 лет отмечается снижение плотности автодорог сельских территорий с 26,59 км до 26,00 км (рисунок 1).

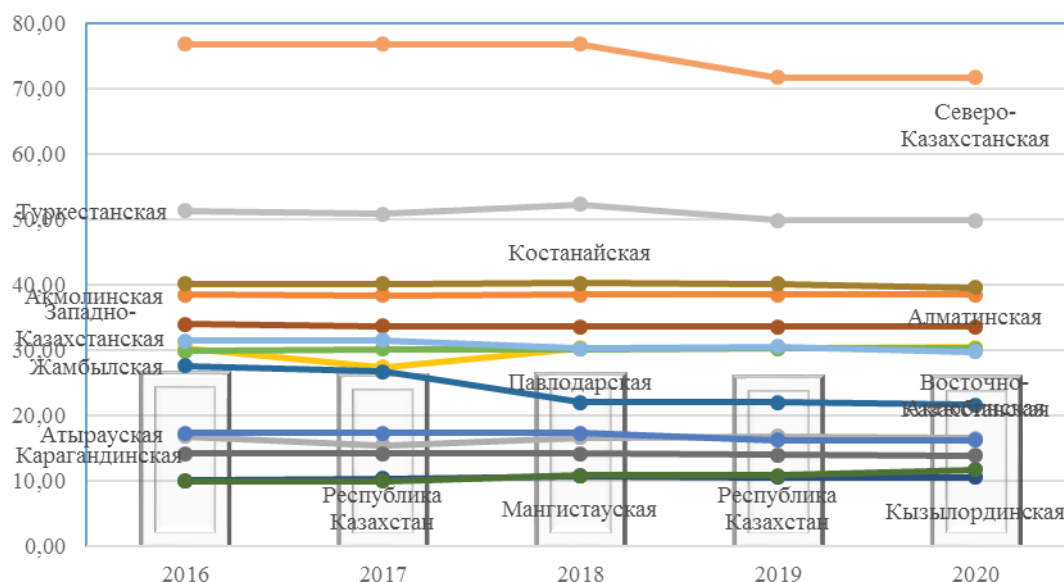


Рисунок 1 – Плотность автомобильных дорог в Республике Казахстан, в %

Примечание – Составлено авторами на основе [15].

Как и предполагалось, наибольшее снижение плотности автомобильного соединения сельских районов на 1 км² площади территорий наблюдается в Жамбылской (-5,96 км), Северо-Казахстанской (-5,14 км), Павлодарской (-1,69 км) областях. В то же время рост плотности в Мангистауской и Кызылординской областях составил соответственно 1,71 и 0,5 км на 1 км² площади территорий.

Наибольшей насыщенностью автомобильных путей районного уровня отличается Северо-Казахстанская область (71,89 км), наименьшей – Кызылординская (10,54 км). Очевидно, что на плотность дорог влияют два основных фактора: площадь территории областей и количество населенных пунктов. В первом случае отмечается обратная зависимость, во втором – прямая. Так, Северо-Казахстанская и Карагандинская области, располагающие самой малой и самой большой площадями территорий в 98 км² и 428 км², имеют концентрацию автодорог соответственно 71,89 и 13,94 км. В то же время Мангистауская и Туркестанская области, имеющие минимальное и максимальное количество сельских поселений, также различаются по плотности автомобильных путей: 11,73 км и 49,91 км соответственно.

Государственной программой «Нұрлы жол» были предусмотрены целевые индикаторы строительства, реконструкции, капитальный и средний ремонт автомобильных дорог областного и районного значения на 2018, 2019, 2020 гг. соответственно 4365, 4025, 4000 км, а также повышение их доли в хорошем и удовлетворительном состоянии с 68% до 71% [14, с. 62]. Однако удельный вес дорог без твердого покрытия, как следует из анализа статистических данных, снизился только на 1% при общем снижении протяженности [15]. В целом по республике, согласно статистическим данным, 17% местных дорог не имеет твердого покрытия. Фактически данный показатель значительно выше, особенно в отдаленных уголках страны. Данное обстоятельство создает для населения регионов физические барьеры доступа к социальным благам и услугам, вызывая у населения чувство оторванности от цивилизации.

Стоит отметить, что автомобильный транспорт имеет первостепенное значение для отдаленных сельских районов Казахстана, лишенных доступа к железнодорожным путям. Этот момент весьма важно учитывать при решении вопроса продовольственной самообеспеченности страны, оптимизации товарообмена между регионами республики, обеспечении связей между сельхозпроизводителями и перерабатывающими предприятиями.

Значительная роль в обеспечении межрегиональных связей республики, особенно в вопросах товарообмена, принадлежит железнодорожному транспорту. Как наиболее эффективный, дешевый способ перемещения пассажиров, он обеспечивает высокую мобильность населения.

Анализ протяженности и плотности железных дорог по стране показал стабильность данных по всем областям, кроме Мангистауской, где прирост длины железнодорожных путей за последние 5 лет составил 170,6 км, что связано со строительством ветки Бейнеу – Жезказган (рисунок 2).

Плотность железных дорог по области выросла с 5,59 км до 7,42 км на 1 км² площади территории. Строительство новых железнодорожных путей по другим направлениям государственной программой «Нұрлы жол» не было предусмотрено.

Наибольшей плотностью железнодорожных путей располагают Акмолинская (10,81 км на 1 км²) и Северо-Казахстанская (8,23 км на 1 км²) области, наименьшей отличаются Западно-Казахстанская (2,85 км на 1 км²), Кызылординская (3,85 км на 1 км²) и Восточно-Казахстанская (4,27 км на 1 км²) области (таблица 1).

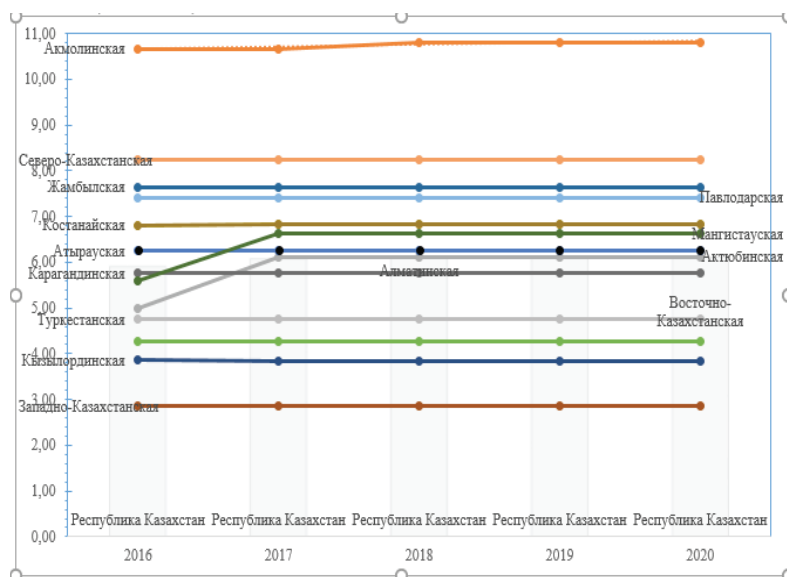


Рисунок 2 – Плотность железных дорог в Республике Казахстан, в %

Примечание – Составлено авторами на основе [15].

Материалы и методы

В исследовании использован структурно-функциональный подход, проведен обзор научных публикаций, в том числе зарубежных авторов из баз данных Scopus, Web of Science; госу-

дарственных программ и нормативно-правовых актов РК по данной проблеме в РК, статистических данных.

В статье проведен сравнительный анализ транспортной инфраструктуры сельских территорий Республики Казахстан как фактора их социально-экономического развития на основе официальных статистических данных. Исследование проведено на основе комплекса научных методов: абстрактно-логического, монографического, графического, сравнительного анализа и классификации.

Результаты и обсуждение

На основе данных о плотности автомобильных и железных дорог областей Казахстана были рассчитаны коэффициенты обеспеченности транспортной инфраструктурой сельских территорий областей по формуле:

$$K = \frac{1}{n} * \sum_{i=1}^i \frac{B_{\varphi i}}{B_{\varphi i}}$$

где B_{φ} , B_{ni} – соответственно фактический и нормативный уровень плотности i -го вида транспорта.

В качестве нормативных показателей использовались лучшие показатели по стране, относящиеся в обоих случаях к Северо-Казахстанской области (таблица 1).

На основе предположения группировки областей страны по трем категориям (низкий, средний, высокий) благоустройства, была определена величина равного интервала группировки по формуле:

$$h = \frac{R}{n}$$

где R – размах вариации или разность максимального и минимального значений признака, n – количество интервалов.

Поскольку интервал составил 0,23, то, соответственно, группировка областей проведена по следующим диапазонам:

- ♦ 0,31–0,54 – низкий уровень обеспеченности;
- ♦ 0,55–0,78 – средний уровень обеспеченности;
- ♦ 0,79–1,0 – высокий уровень обеспеченности.

Таким образом, высокой степенью оснащенности дорожной инфраструктурой отличаются Акмолинская и Северо-Казахстанская области, средней – Костанайская, Павлодарская, Туркестанская и Жамбылская. Сельские территории оставшихся восьми областей страны характеризуются низким уровнем обеспеченности транспортными путями.

Заключение

Необходимость развития транспортной инфраструктуры в сельских районах страны продиктована стратегическими задачами подъема сельских поселений и продовольственной самообеспеченности регионов страны за счет оптимизации обмена товарами отечественного производства.

1. Повышение качества дорог, связывающих сельские районы страны с городами, будет способствовать снижению транспортных расходов, снижению себестоимости сельхозпродукции, повышению конкурентоспособности казахстанских продовольственных товаров.

2. Развитие транспортной инфраструктуры позволяет диверсифицировать экономику сельских территорий посредством расширения таких сфер, как туризм, торговля, услуги. Обеспечение географической доступности сельских районов гарантирует инвестиционную привлекательность.

Таблица 1 – Оснащенность сельских территорий регионов РК транспортной инфраструктурой в 2020 г.

	Плотность автомобильных дорог	Плотность ж/д путей	Коэффициент обеспеченности транспортной инфраструктурой	Уровень обеспечен- ности
Средний показатель по РК	26,00	6,11	0,55	средний
Акмолинская	38,51	10,81	0,93	высокий
Актюбинская	16,51	6,12	0,49	низкий
Алматинская	30,46	6,27	0,59	низкий
Атырауская	16,24	6,26	0,49	низкий
Восточно-Казахстанская	30,31	4,27	0,47	низкий
Жамбылская	21,70	7,65	0,62	средний
Западно-Казахстанская	33,59	2,85	0,41	низкий
Карагандинская	13,94	5,76	0,45	низкий
Костанайская	39,54	6,83	0,69	средний
Кызылординская	10,54	3,85	0,31	низкий
Мангистауская	11,73	6,62	0,48	низкий
Павлодарская	29,80	7,42	0,66	средний
Северо-Казахстанская	71,69	8,23	1,00	высокий
Туркестанская	51,26	4,75	0,65	средний
Примечание – Рассчитано авторами на основе [15].				

3. Решение транспортного соединения сельских поселений будет во многом способствовать повышению уровня и качества жизни местного населения за счет повышения доходов вследствие востребованности производимой продукции, обеспечения круглогодичной мобильности и доступа к услугам здравоохранения и образования, появления возможности для занятия предпринимательством.

4. Проведенная группировка областей устанавливает очередность решения вопросов улучшения транспортного соединения сельских территорий областей, определяя первостепенность развития дорог в областях с низким уровнем обеспеченности транспортной инфраструктурой.

5. При оптимизации транспортного соединения сельских территорий следует использовать лучевой подход, связывающий поселения с районными центрами, где необходимо предусмотреть строительство логистических центров по сбору сельхозпродукции.

6. Необходимо повышение качества автомобильных дорог, соединяющих сельские поселения между собой, с районными центрами и ближайшими городами, посредством твердого покрытия, что будет способствовать решению экономических и социальных задач.

7. Для оптимизации логистических связей между регионами следует учитывать возможности мультимодальных перевозок с использованием автомобильных, железнодорожных и речных путей страны.

Информация о финансировании

Исследование проведено в рамках программно-целевого финансирования Комитетом науки Министерства образования и науки Республики Казахстан («Разработка концепции и механизмов сбалансированного территориального развития экономики и общества Казахстана»).

ЛИТЕРАТУРА

1 Cook J.R., Huizenga C., Petts R., Sampson L.R., Visser C., Yiu A. The Contribution of Rural Transport to Achieve the Sustainable Development Goals. Transport and Communications Bulletin for Asia and the Pacific. 2017. No. 87, article 7.

2. Prus P., Sikora M. The Impact of Transport Infrastructure on the Sustainable Development of the Region—Case Study. *Agriculture*, 2021, no. 11(4), p. 279. URL: <https://doi.org/10.3390/agriculture11040279>
3. Roberts P., Shyam K.C. & Rastogi C. Rural Access Index: A Key Development Indicator. *Transport Papers TP-10*. The World Bank Group, Washington, DC. 2006. URL: <http://citeseerx.ist.psu.edu/>
4. Rajé F. The Lived Experience of Transport Structure: An Exploration of Transport's Role in People's Lives. *Mobilities*, 2007, no. 2, pp. 51–74.
5. Nidziy E. Financing the construction of transport infrastructure as the basis for sustainable development of the regional economy. In *Earth and Environmental Science*; IOP Publishing: Orlando, FL, USA, 2017, no. 90(1), pp. 112–172. DOI: 10.1088/1755-1315/90/1/012172
6. Thacker S., Adshead D., Fay M., Hallegatte S., Harvey M., Meller H., O'Regan N., Rozenberg J., Watkins G., Hall J.W. Infrastructure for sustainable development. *Nature Sustainability*, 2019, no. 2(4), pp. 324–331. DOI: 10.1038/s41893-019-0256-8
7. Bulus J.S., Adefila J.O. The study of rural infrastructural facilities in Kajura area, Kednna State of Nigeria: A spatial analysis for planning. *International Journal of Humanities and Social Science*, 2014, no. 4(2), pp. 286–295.
8. Popova Y. Relations between Wellbeing and Transport Infrastructure of the Country. *Procedia Engineering*, 2017, no. 178, pp. 579–588.
9. Farhadi M. Transport Infrastructure and Long-Run Economic Growth in OECD Countries. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, Elsevier, 2015, no. 74(C), pp. 73–90. DOI: 10.1016/j.tra.2015.02.006
10. Laird J.J., Venables A.J. Transport investment and economic performance: A framework for project appraisal. *Transport Policy*, Elsevier, 2017, no. 56(C), pp. 1–11. DOI: 10.1016/j.tranpol.2017.02.006
11. Manggat I., Zain R., Jamaluddin Z. The Impact of Infrastructure Development on Rural Communities: A Literature Review. *International Journal of Academic Research in Business and Social Sciences*, 2018, no. 8(1), pp. 637–648. <http://dx.doi.org/10.6007/IJARBS/v8-i1/3837>
12. Straka J., Tuzova M. Factors Affecting Development of Rural Areas in the Czech Republic: a Literature Review. *Acta Universitatis Agriculturae et Silviculturae Mendelianae Brunensis*, 2016, no. 64(6), pp. 2141–2150. DOI: 10.11118/actaun201664062141
13. Jovovic R., Draskovic M., Delibasic M., Jovovic M. The Concept of Sustainable Regional Development—Institutional Aspects, Policies and Prospects. *J. Int. Stud.*, 10, pp. 255–266. DOI:10.14254/2071-8330.2017/10-1/18
14. Государственная программа инфраструктурного развития РК «Нұрлы жол» на 2020–2025 годы. Утверждена Постановлением Правительства Республики Казахстан от 31 декабря 2019 года № 1055. URL: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/P1900001055>
15. Официальный сайт Бюро национальной статистики Агентства по стратегическому планированию и реформам Республики Казахстан / Официальная статистика / Статистика транспорта / основные показатели. URL: <https://stat.gov.kz/>

REFERENCES

1. Cook J.R., Huizenga C., Petts R., Sampson L.R., Visser C., Yiu A. The Contribution of Rural Transport to Achieve the Sustainable Development Goals. *Transport and Communications Bulletin for Asia and the Pacific*. 2017. No. 87, Article 7.
2. Prus P., Sikora M. The Impact of Transport Infrastructure on the Sustainable Development of the Region—Case Study. *Agriculture*, 2021, no. 11(4), p. 279. URL: <https://doi.org/10.3390/agriculture11040279>
3. Roberts P., Shyam K.C. & Rastogi C. Rural Access Index: A Key Development Indicator. *Transport Papers TP-10*. The World Bank Group, Washington, DC. 2006. URL: <http://citeseerx.ist.psu.edu/>
4. Rajé F. The Lived Experience of Transport Structure: An Exploration of Transport's Role in People's Lives. *Mobilities*, 2007, no. 2, pp. 51–74.
5. Nidziy E. Financing the construction of transport infrastructure as the basis for sustainable development of the regional economy. In *Earth and Environmental Science*; IOP Publishing: Orlando, FL, USA, 2017, no. 90(1), pp. 112–172. DOI: 10.1088/1755-1315/90/1/012172
6. Thacker S., Adshead D., Fay M., Hallegatte S., Harvey M., Meller H., O'Regan N., Rozenberg J., Watkins G., Hall J.W. Infrastructure for sustainable development. *Nature Sustainability*, 2019, no. 2(4), pp. 324–331. DOI: 10.1038/s41893-019-0256-8
7. Bulus J.S., Adefila J.O. The study of rural infrastructural facilities in Kajura area, Kednna State of Nigeria: A spatial analysis for planning. *International Journal of Humanities and Social Science*, 2014, no. 4(2), pp. 286–295.

8 Popova Y. Relations between Wellbeing and Transport Infrastructure of the Country. Procedia Engineering, 2017, no. 178, pp. 579–588.

9 Farhadi M. Transport Infrastructure and Long-Run Economic Growth in OECD Countries. Transportation Research Part A: Policy and Practice, Elsevier, 2015, no. 74(C), pp. 73–90. DOI: 10.1016/j.tra.2015.02.006

10 Laird J.J., Venables A.J. Transport investment and economic performance: A framework for project appraisal. Transport Policy, Elsevier, 2017, no. 56(C), pp. 1–11. DOI: 10.1016/j.tranpol.2017.02.006

11 Manggat I., Zain R., Jamaluddin Z. The Impact of Infrastructure Development on Rural Communities: A Literature Review. International Journal of Academic Research in Business and Social Sciences, 2018, no. 8(1), pp. 637–648. <http://dx.doi.org/10.6007/IJARBS/v8-i1/3837>

12 Straka J., Tuzova M. Factors Affecting Development of Rural Areas in the Czech Republic: a Literature Review. Acta Universitatis Agriculturae et Silviculturae Mendelianae Brunensis, 2016, no. 64(6), pp. 2141–2150. DOI: 10.11118/actaun201664062141

13 Jovovic R., Draskovic M., Delibasic M., Jovovic M. The Concept of Sustainable Regional Development—Institutional Aspects, Policies and Prospects. J. Int. Stud., 10, pp. 255–266. DOI:10.14254/2071-8330.2017/10-1/18

14 Gosudarstvennaja programma infrastruktturnogo razvitija RK «Nұrlı zhol» na 2020–2025 gody. Utverzhdena Postanovleniem Pravitel'stva Respubliki Kazahstan ot 31 dekabrja 2019 goda no. 1055. URL: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/P1900001055>

15 Oficial'nyj sajt Bjuro nacional'noj statistiki Agentstva po strategicheskomu planirovaniju i reformam Respubliki Kazahstan / Oficial'naja statistika / Statistika transporta / osnovnye pokazateli. URL: <https://stat.gov.kz/>

А.Т. ТЛЕУБЕРДИНОВА,*¹

э.ғ.д., профессор.

*e-mail: tat404@mail.ru, tleuberdinova@gmail.com

В.Б. КУЛИК,²

т.ғ.к., қауымдастырылған профессор.

e-mail: kulv2015@mail.ru

К.В. КУЛИК,²

докторант.

e-mail: kulkw@mail.ru

¹ҚР БҒМ ҒК Экономика институты, Қазақстан, Алматы қ.

²«Тұран» университеті, Қазақстан, Алматы қ.

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫНЫҢ АУЫЛДЫҚ АУДАНДАРЫНЫҢ КӨЛІК ИНФРАҚҰРЫЛЫМЫМЕН ҚАМТАМАСЫЗ ЕТІЛУІН ТАЛДАУ

Андатпа

Зерттеудің мақсаты – ауылдық аумақтарды жедел дамыту, агроөнеркәсіптік өндірісті өсіру және ауыл халқының өмір сүру сапасын арттыру үшін көлік инфрақұрылымының рөлі мен маңызын анықтау. Зерттеуде құрылымдық-функционалдық тәсіл пайдаланылды, ауыл аумақтарын көліктік қамтамасыз ету, өңіраралық логистика, «Нұрлы жол» инфрақұрылымды дамытудың мемлекеттік бағдарламасы мәселелерін, сондай-ақ Қазақстан Республикасы Статистика агенттігінің деректерін зерделеуге арналған шетелдік және отандық ғалымдардың ғылыми жарияланымдарына шолу жүргізілді. Авторлар басқа аумақтармен шаруашылық байланысты, ауыл халқының ұтқырлығын қамтамасыз ететін, елдің ауылдық аудандарының жол инфрақұрылымын дамытудың негізгі үрдістеріне салыстырмалы талдау жүргізді. Автомобиль және темір жолдар тығыздығының көрсеткіштері бойынша ел өңірлерінің ауылдық аумақтарын көлік инфрақұрылымымен қамтамасыз ету коэффициенттері есептелген. Авторлардың пікірінше жолдарды салу және қайта жаңарту бойынша бағдарламалар іс-шараларының басымдылығын, сондай-ақ оларды ауылдық аумақтардың экономикасын көтеру үшін іске асырудың маңыздылығын айқындауға мүмкіндік беретін жарактандырудың үш санаты (жоғары, орташа, төмен) бойынша облыстар топтастырылды. Жүргізілген талдау негізінде өңірлік және жергілікті билік органдары, инфрақұрылымды дамытуды басқарудың мемлекеттік құрылымдары, сондай-ақ ғылыми қызығушылықтары осы тақырыпқа сәйкес келетін ғалымдар, докторанттар үшін қызығушылық тудыратын ауылдық аудандардың көлік инфрақұрылымын жетілдіру бойынша ұсыныстар берілді.

Тірек сөздер: көлік инфрақұрылымы, ауылдық өңірлер, автокөлік жолдары, темір жолдар, ұзындығы, тығыздығы, жабдықталуы, өмір сапасы.

A.T. TLEUBERDINOVA,*¹

d.e.s., professor.

*e-mail: tat404@mail.ru

V.B. KULIK,²

c.t.s., associate professor.

e-mail: kulv2015@mail.ru

X.V. KULIK,²

PhD student.

e-mail: kulkw@mail.ru

¹Institute of Economics of the Science Committee
of the Ministry of Education and Science
of the Republic of Kazakhstan, Kazakhstan, Almaty

²Turan University, Kazakhstan, Almaty

ANALYSIS OF THE PROVISION OF TRANSPORT INFRASTRUCTURE IN RURAL AREAS REPUBLIC OF KAZAKHSTAN

Abstract

The purpose of the study is to determine the role and importance of transport infrastructure for the accelerated development of rural areas, the growth of agro-industrial production and improving the quality of life of the population of villages. In the study was used a structural-functional approach, a review of scientific publications by foreign and domestic scientists devoted to the study of transport problems in rural areas, interregional logistics, the state program for infrastructure development «Nurly Zhol», as well as data from the Agency on Statistics of the Republic of Kazakhstan. The authors conducted a comparative analysis of the main trends in the development of the road infrastructure of rural areas of the country, providing economic communication with other territories, the mobility of the rural population. According to the indicators of the density of roads and railways, the coefficients of the provision of transport infrastructure in rural areas of the country's regions are calculated. The regions were grouped into three categories of equipment (high, medium, low), which, according to the authors, allows determining the priority of measures of programs for the construction and reconstruction of roads, as well as the importance of their implementation for the economic recovery of rural areas. Based on the analysis, recommendations on improving the transport infrastructure of rural areas are given, which are of interest to regional and local authorities, state infrastructure development management structures, as well as scientists, doctoral students whose research interests correspond to this topic.

Key words: transport infrastructure, rural areas, highways, railways, length, density, security, quality of life.