

Об одобрении Концепции государственной транспортной политики Республики Казахстан

Постановление Правительства Республики Казахстан от 11 июня 2001 года N 801

В целях эффективного развития отраслей транспортной системы Республики Казахстан, Правительство Республики Казахстан постановляет:

1. Одобрить прилагаемую Концепцию государственной транспортной политики Республики Казахстан на период до 2008 года.

2. Министерству транспорта и коммуникаций Республики Казахстан руководствоваться настоящей Концепцией при разработке отраслевых программ.

3. Настоящее постановление вступает в силу со дня подписания.

Премьер - Министр

Республики Казахстан

О д о б р е н а
постановлением Правительства
Республики Казахстан

от 11 июня 2001 года N 801

К о н ц е п ц и я
государственной транспортной политики
Республики Казахстан на период до 2008 года

Введение

Современные процессы глобализации международного сотрудничества и социально-экономической интеграции неизбежно приводят к необходимости корректировки действующих моделей национальных экономик с позиций дальнейшего развития собственного экономического потенциала государств и их конкурентоспособности на международных рынках.

Казахстан в силу своего геополитического положения, экономического потенциала и исторических традиций является активным сторонником международной интеграции в систему мирохозяйственных связей и участником глобальных экономических процессов.

Экономика Казахстана, расположенного в центре Евразийского континента между емкими и динамично развивающимися рынками Европы, Восточной и Юго-Восточной Азии, во многом зависит от эффективного использования потенциально высоких транзитных возможностей государства. Особую значимость развитию национальной транспортной системы также придают большие территории страны (2725 тыс. км²), низкая плотность населения (в среднем менее 6 чел/км²), существенное

рассредоточение сырьевых и производственных ресурсов.

Транзитные потоки, по оценкам международных аналитических центров, по направлениям Юго-Восточная и Восточная Азия - Европа оцениваются в 330- 400 млрд . долларов США, до 20 % из которых должны проходить через территорию Российской Федерации и Казахстана. Однако в силу различных причин Казахстан использует данный потенциал менее чем на 10%. Объем внутренних перевозок, составляющий в настоящее время около 1,1 млрд. долларов США, может возрасти в 2005 году до 2,6 млрд. долларов США (при росте экономики в соответствии с индикативным планом на 4 5 , 6 %) .

Международная практика показывает, что неадекватное развитие транспортных систем на национальном уровне приводит к неоправданно завышенным затратам в сферах производства и предоставления услуг, сдерживанию развития практически всех отраслей хозяйственной деятельности, ограничению социальных гарантий граждан. Рациональное же использование транзитно-транспортных возможностей стимулирует ускоренное развитие сопряженных отраслей и сфер экономики. Иными словами, выбор транспортной стратегии, новое понимание роли транспорта в промышленном комплексе страны во многом предопределяет эффективность социально-экономических достижений государства .

Прогнозируемые запасы углеводородов в Казахстане показывают, что уже в ближайшем будущем Казахстан может стать одним из основных поставщиков нефти в мире. Поэтому проблема транспортировки нефти на экспорт и определение будущих маршрутов нефтепроводов имеет стратегическое значение для Казахстана.

Либерализация экономики, направленная в последнее время на максимальное развитие рыночных отношений и развитие конкурентной среды в транспортной системе, создала реальные предпосылки дальнейшего экономического прогресса. В Казахстане за эти годы сформировался адекватный росту экономики рынок транспортных услуг. Однако мощный потенциал транспортной системы, в том числе и возможности международного транзита через территорию Казахстана используются пока недостаточно эффективно. Все это приводит к необходимости выработки современной стратегии государства в сфере транспорта, основными приоритетами которой являются :

формирование и развитие современной национальной транспортной инфраструктуры ;

развитие транспортной инфраструктуры западного региона страны;
ускорение интеграционных процессов казахстанского транспортного комплекса в международную транспортную систему и развитие транзитного потенциала страны;
совершенствование государственного регулирования и развитие конкурентной среды .

В Концепции государственной транспортной политики Республики Казахстан

нашли отражение принципиальные подходы к развитию отдельных отраслей транспортной системы, влияющих на состояние экономического роста Казахстана.

Концепция разработана в развитие положений национальной Стратегии "Казахстан-2030", посланий Главы государства народу Казахстана, программных документов Правительства Республики Казахстан.

1. Современное состояние рынка транспортных услуг

Транспортный комплекс Республики Казахстан объединяет железнодорожный, автомобильный, водный, авиационный, а также различные другие виды технологического транспорта, основные характеристики и показатели которого приведены в приложении.

Переход к свободным рыночным отношениям отразился на основных показателях деятельности транспортного комплекса. Так, в период с 1990 по 1999 годы перевозки грузов всеми видами транспорта сократились в 2,5 раза, грузооборот - более чем в 3,5 раза, перевозки пассажиров - в 5 раз. В последние два года отмечается тенденция роста этих показателей.

Наблюдается устойчивое возрастание роли транспортного комплекса в национальной экономике. Если в начале 1990-х годов доля транспорта и связи во внутреннем валовом продукте Республики Казахстан оценивалась на уровне 8,9%, то к концу десятилетия она возросла до 13,3%. При этом такой прирост удельного веса транспортного комплекса произошел в основном за счет резкого снижения доли некоторых отраслей в структуре экономики страны.

Либерализация экономики и структурные преобразования в транспортном комплексе привели к развитию свободного рынка транспортных услуг и интеграции в развивающуюся рыночную экономику Казахстана, изменилась нормативная правовая база, а также система управления транспортом. Внутренняя (преимущественно в автомобильном и авиационном транспорте) и межотраслевая (преимущественно между автомобильным и железнодорожным, железнодорожным и водным видами транспорта) конкуренции, а также конкуренция с иностранными перевозчиками за освоение рынков транспортных услуг обеспечивают определенное самосохранение транспортных систем.

Были введены ограничения правительственного внешнего заимствования, а также заимствования местными исполнительными органами путем установления приоритета - привлечения иностранных инвестиций в реальный сектор экономики республики.

Максимальная демонополизация и стимулирование конкуренции осуществлены на автотранспорте: в государственной собственности осталось менее 5% парка автотранспортных средств.

Если говорить о водном транспорте, то в собственности государства оставлены только водные пути и средства навигации, остальные объекты акционированы или полностью переданы в частную собственность.

На рынке воздушных перевозок, осуществляемых 48 зарегистрированными авиакомпаниями, конкуренция среди казахстанских перевозчиков, за исключением чартерных перевозок, практически отсутствует, поскольку право выполнения регулярных рейсов в страны ближнего и дальнего зарубежья было предоставлено только одной авиакомпании - национальному перевозчику.

Институциональные преобразования на железной дороге проходили наиболее сдержанными (по отношению к другим секторам транспортного комплекса) темпами.

Тем не менее, результаты институциональных преобразований не обеспечивают оптимального функционирования транспортной инфраструктуры в новых экономических условиях международного перераспределения грузовых и пассажирских транспортных потоков. Недостаточное развитие получило экспедирование грузов и мультимодальные перевозки.

Значительное сокращение объемов перевозок создало резервы по провозной способности практически в каждом секторе транспортного комплекса, это относится как к транспортной инфраструктуре, так и подвижному составу. Однако данные резервы неравномерны как по видам транспорта, так и по территориям. Вместе с тем, в ряде сегментов транспортного комплекса неравномерное использование активов приводит к убыточности отдельных субъектов и сегментов рынка, где транспорт начинает сдерживать темпы экономического роста.

Следует отметить, что деятельность всех секторов транспортного комплекса характеризуется неадекватным регулированием тарифов на транзитные перевозки. Предприятия - естественные монополисты, оказывающие услуги по транзитным перевозкам, работают в условиях жесткой международной конкуренции.

Для железнодорожного и авиационного транспорта положение усугубляется практически полным сохранением устаревшей инфраструктуры.

Кроме того, недостаток инвестиций в отраслях комплекса не позволяет направлять собственные средства и банковские кредиты на обновление подвижного состава и объектов инфраструктуры, что ведет к значительному износу основных средств и увеличению среднего возраста подвижного состава до критического.

Все это препятствует использованию транзитного потенциала Казахстана.

Трубопроводный транспорт в Казахстане представлен нефте- и нефтепродуктопроводами (6,3 тыс. км), газопроводами (3,2 тыс. км) и водоводами (3,4 тыс. км), построенными в большинстве до 1990 года.

В настоящее время используется преимущественно западная система нефтепроводов. Восточная нефтепроводная система, в силу объективных экономических причин, фактически бездействует.

Газопроводы являются преимущественно транзитными и располагаются в малонаселенных районах Центрального и Северо-Западного Казахстана. В южном регионе республики действует газопровод, питающий природным газом из Узбекистана

Южно-Казахстанскую, Жамбылскую и Алматинскую области.

Оценочный потенциал углеводородного сырья в Республике Казахстан исключительно высок и продолжает усиливаться и в текущий период.

Ожидаемый объем добычи нефти и газового конденсата в целом по республике в 2000 году составил 33,5 млн. тонн, к 2005 году - 60,0 млн. тонн и к 2010 году достигнет 1 0 0 , 0 м л н . т о н н .

Однако наличие крупных запасов сырья - обязательное, но недостаточное условие для развития нефтегазовой отрасли.

Поэтому строительство транспортной инфраструктуры для обеспечения максимального доступа нефтегазодобывающих компаний к экспортным маршрутам является одним из приоритетных направлений развития нефтегазовой отрасли.

Учитывая отсутствие самостоятельного выхода Казахстана на мировые рынки сбыта нефти, основной объем нефти транспортируется через территорию соседних государств - членов Содружества Независимых Государств. Это трубопроводная система "Дружба", позволяющая транспортировать нефть через экспортные терминалы Черного и Балтийского морей, а также Транскавказский транспортный коридор (Актау - Баку - Батуми) к рынкам Европы.

Водоводы находятся преимущественно в западном и северном районах Казахстана. Уменьшение спроса на техническую и питьевую воду со стороны промышленных предприятий и сельского хозяйства привело к тому, что неоптимально используется пропускная способность водоводов.

Всесторонний анализ сложившейся ситуации и путей развития транспортного комплекса Республики Казахстан свидетельствует о необходимости дальнейшего реформирования комплекса с учетом снижения издержек транспортировки товаров и грузов по территории страны, улучшения качества транспортных услуг, предоставляемых населению, обеспечения безопасности и сохранности перевозимых грузов и пассажиров.

2. Цель государственной транспортной политики

Целью государственной транспортной политики является опережающее развитие транспортного комплекса для повышения эффективности транзитных перевозок по территории Республики Казахстан, удовлетворения имеющихся и прогнозируемых потребностей в транспортных услугах, улучшения их качества путем:

формирования на территории Республики Казахстан единого, внутренне замкнутого и внешне интегрированного транспортного пространства как обязательного условия развития казахстанской экономики и обеспечения интересов национальной безопасности страны;

повышения координации в развитии транспортной инфраструктуры, разработки и реализации крупных проектов в области транспортного строительства, внедрения новых транспортных технологий и техники;

интеграции транспортного комплекса в мировую транспортную систему с максимальным использованием выгодного географического положения страны;

формирования на территории Казахстана конкурентоспособных международных транспортных коридоров, создания необходимых и достаточных условий для повышения транзитного потенциала страны;

интеграции транспортных и производственно-распределительных процессов, создания мультимодальных перевозочных систем, основанных на принципах логистики ;

создания баз данных и моделей прогнозирования (комплексная информатизация транспортного комплекса) для обеспечения обоснованности принимаемых управленческих решений ;

формирования гибкой системы тарифов, учитывающих интересы всех участников перевозочного процесса и обеспечивающих расширенное воспроизводство;

внедрения наиболее экологических и энергосберегающих транспортных технологий , обеспечения безопасного функционирования транспорта и снижения негативного воздействия транспорта на окружающую среду до уровня, соответствующего международным нормам и стандартам.

3. Приоритеты и основные направления государственной транспортной политики

Социально-экономические показатели развития страны в 2000 году свидетельствуют о тенденции экономического роста, что отражено в Индикативном плане социально-экономического развития Республики Казахстан на 2001-2005 гг. Сформированный рынок транспортных услуг адекватно отреагировал в истекшем году на изменения рыночной конъюнктуры, обеспечив в полном объеме необходимые перевозки грузов и пассажиров.

Одним из условий прогрессирующего экономического развития страны является развитие транспортного комплекса темпами, опережающими рост экономики, т.к. мировая практика показывает, что прирост промышленного производства на 1% вызывает прирост объемов перевозок на 1,5-1,7%. Сохранение же темпов намечившихся положительных преобразований в транспортном комплексе может через два-три года привести к тому, что транспорт в силу объективных причин будет сдерживать социально-экономический рост, заметно снизит конкурентные позиции Казахстана на международных рынках.

В связи с этим основными приоритетами государственной транспортной политики являются :

формирование и развитие современной национальной транспортной инфраструктуры ;

ускорение интеграционных процессов казахстанского транспортного комплекса в международную транспортную систему и развитие транзитного потенциала страны;

совершенствование государственного регулирования и развитие конкурентной среды.

3.1. Формирование и развитие современной национальной транспортной инфраструктуры

Национальная транспортная инфраструктура, как технологически и эксплуатационно-сопряженная система взаимоувязанных и взаимодополняющих элементов, рассматривается в качестве целостного объекта государственного регулирования и управления. Основными задачами по ее формированию и развитию являются :

переход от автономного и параллельного функционирования отдельных секторов транспортного комплекса к концептуально единой стратегической модели их развития, скоординированному планированию деятельности на республиканском и региональном уровнях ;

формирование с учетом международного опыта магистральных транзитно-транспортных коммуникаций Республики Казахстан в единые транспортные коридоры, обеспечение их комплексного управления, содержания и развития;

повышение технического и технологического уровня существующих транспортных сетей всех секторов транспортного комплекса;

снижение ресурсоемкости функционирования транспортной инфраструктуры за счет межвидовой технологической и организационной оптимизации, рационального объединения и кооперации систем жизнеобеспечения и эксплуатации;

строительство внутренних нефтепроводов для поставки нефти на нефтеперерабатывающие заводы ;

реконструкция экспортных трубопроводов в направлении России;

разработка перспективных проектов строительства нефтепроводов из Западного Казахстана в направлении Китая и Ирана.

В первоочередном порядке необходимы:

1) разработка и принятие к исполнению Государственной программы развития автодорожной отрасли Республики Казахстан;

2) завершение проектно-изыскательских и строительных работ по созданию замкнутой на территории Республики Казахстан и оптимизированной в межрегиональном сообщении сети железных дорог;

3) завершение реконструкции порта Актау;

4) продолжение многовекторности развития трубопроводного транспорта.

Формирование и развитие транспортной инфраструктуры будет осуществляться прямой финансовой поддержкой, обеспечением инвестиций государственными гарантиями, реализацией государственных и региональных программ комплексного развития коридоров с учетом прогнозов развития транспортного комплекса и т.п.

3.2 Ускорение интеграционных процессов в мировую транспортную систему, развитие транзитного потенциала

Интеграция в мировую транспортную систему подразумевает создание условий для максимально свободного передвижения, предоставление транспортных и иных сопутствующих сервисных услуг в достаточном объеме и на уровне международных требований. Для достижения этого необходимы:

разработка правового, технического и технологического обеспечения международных Конвенций и Соглашений, к которым присоединилась Республика Казахстан, а также межправительственных договоров, подписанных и ратифицированных Республикой Казахстан;

определение приоритетных для Республики Казахстан международных Конвенций и Соглашений, подготовка их правового и материально-технического обеспечения;

активная и взвешенная деятельность по обеспечению правовых и экономических интересов Республики Казахстан в различных региональных и международных организациях, координация их деятельности с учетом интересов национального транспортного комплекса;

выработка единых подходов в тарифной и таможенной политике с государствами, по территории которых проходят основные транзитные потоки, привлекательные для Республики Казахстан, с целью унификации правил организации и управления перевозочным процессом;

устранение нефизических препятствий при движении пассажиров и грузов по территории Республики Казахстан;

техническое обеспечение пунктов перехода на границе с целью ускорения и упрощения процедур ее пересечения.

Для обеспечения государственной поддержки развития транзитного потенциала Казахстана необходимо решение следующих задач:

первоочередное привлечение инвестиций на техническое развитие транспортной инфраструктуры, входящей в составы международных транспортных коридоров;

обеспечение условий для ускоренного развития сервисных услуг (логистические центры, пассажирские и грузовые терминалы, средства связи, техническое обслуживание и ремонт подвижного состава, мотели, кемпинги и т.п.) на транзитных коридорах, в том числе с привлечением иностранного капитала;

создание в международных аэропортах Республики Казахстан транзитных зон с соответствующей структурой обслуживания;

расширение и углубление сотрудничества в международных транспортных организациях и в реализации межгосударственных соглашений в области транспорта, в том числе принимаемых на двусторонней основе;

создание эффективной государственной системы контроля за деятельностью казахстанских и иностранных операторов на территории Казахстана;

осуществление необходимых мер по защите и поддержке деятельности казахстанских перевозчиков на внешнем и внутреннем рынках при введении в действие международными организациями и правительствами отдельных государств новых, более жестких экологических, технических и иных требований в области транспортной деятельности;

корректировка стратегии развития коммуникаций на международных транспортных магистралях Казахстана в соответствии с изменениями международной транспортно-экономической конъюнктуры;

присоединение к приоритетным для республики международным конвенциям и соглашениям;

проведение согласованной и экономически выгодной для Казахстана внешней политики, как с сопредельными государствами, так и со странами-участницами международных транспортных маршрутов.

Одной из актуальных проблем является присоединение Казахстана к Всемирной Торговой Организации. Комплекс мероприятий по нормированию в области регулирования внешнеэкономической деятельности, включая транспортный аспект, помимо обеспечения соответствия казахстанского законодательства нормам, принципам и правилам Всемирной Торговой Организации, должен в полной мере отвечать требованиям экономической безопасности государства.

Приоритетными задачами является:

1) определение перечня приоритетных для Казахстана транзитных коридоров в направлении Юг-Север, Север-Юг и Восток-Запад;

2) установление приоритетности развития международных транспортных коридоров с учетом возможности финансирования их строительства и реабилитации.

3.3 Совершенствование системы государственного регулирования и развитие конкурентной среды

В основе государственного регулирования сохраняется генеральный принцип свободы предпринимательской деятельности, что означает равную для всех субъектов рынка возможность оказывать транспортные и связанные с ними сервисные услуги. Основное внимание переключается с приватизационных моментов на совершенствование отношений субъектов рынка всех форм собственности, формирование условий для их эффективного развития.

При этом государство продолжает сохранять за собой право собственности за важнейшими транспортными коммуникациями (магистральные автомобильные и железные дороги, водные пути) и ключевыми объектами транспортной инфраструктуры (аэропорты республиканского значения, порт Актау, различные навигационные, диспетчерские службы и т.п.), коммерциализируя лишь ту часть их деятельности, которая не связана с обеспечением национальной безопасности и безопасности движения.

Объекты транспортной инфраструктуры, имеющие региональное значение, передаются в управление местным исполнительным органам, а сервисные предприятия транспортной инфраструктуры, деятельность которых может осуществляться в конкурентной среде, выводятся из состава республиканских государственных предприятий и приватизируются.

В качестве основного регулирующего инструмента используется нормативное правовое обеспечение. Основными задачами по его совершенствованию являются:

разработка нормативных правовых актов, регулирующих деятельность отдельных секторов транспортного комплекса;

дальнейшая реструктуризация в секторах транспортного комплекса, занимающих монопольное положение на рынке транспортных услуг (за исключением вышеназванных);

совершенствование тарифной политики, обеспечивающей удовлетворение платежеспособного спроса на перевозки и позволяющей снижать транспортные издержки;

пополнение оборотных средств для обновления парка транспортных средств; правовое закрепление тендерных процедур на право предоставления услуг по социально-значимым пассажирским перевозкам в городском, региональном, междугороднем и международном сообщении;

создание правовой базы для организации и строительства частных и платных автомобильных дорог;

разработка механизмов деятельности и нормативной правовой основы для современных транспортных технологий - логистики и мультимодальных перевозок и т. д.;

возвращение к практике лицензирования отдельных видов перевозочной и обеспечивающей деятельности с целью повышения их безопасности и качества, придания финансовой "прозрачности" и компетентности их осуществления;

совершенствование (гармонизация) нормативной базы систем сертификации в транспортном секторе, а также приведение в соответствие с международными стандартами правил технической эксплуатации транспортных средств.

Все нормативные правовые акты, регламентирующие деятельность транспортного комплекса и отдельных его секторов, разрабатываются с учетом сближения их правовой основы с требованиями международного права, а также международных организаций, членом которых является Республика Казахстан.

Другим инструментом государственного регулирования является администрирование, основными задачами по совершенствованию которого являются:

оптимизация управленческой деятельности Министерства транспорта и коммуникаций с целью обеспечения комплексного развития и скоординированной деятельности всех секторов транспортного комплекса в рамках единой транспортной

государственного контроля и защиты прав потребителей, разработать методики проведения обязательной сертификации предприятий, а также типовых проектов управления качеством.

Следует упорядочить взаимоотношения между существующими транспортно-экспедиторскими, перевозочными структурами, государственными органами, предприятиями и потребителями транспортных услуг, определив их права и взаимную ответственность в рыночных условиях.

Требует законодательного определения и деятельность международных экспедиторских организаций. Приоритеты, безусловно, должны быть отданы отечественным экспедиторам, осваивающим международный и внутренний рынки транспортно-экспедиторских услуг.

Тарифная политика государства должна реализовать общеэкономическую тенденцию перехода к системе свободного ценообразования, учитывая вместе с тем влияние свободных транспортных тарифов на уровень инфляции и платежеспособный спрос на перевозки.

Для этого в области тарифной политики предусматривается:
обеспечение свободного ценообразования в секторах транспортного рынка с высоким уровнем конкуренции;

осуществление контроля фактических издержек и рентабельности транспортных предприятий-монополистов;

установление фиксированных тарифов на транспортные услуги естественных монополий, согласование мер тарифного регулирования с другими стимулирующими и ограничивающими мерами;

обеспечение совершенствования тарифной политики и сохранения единого тарифного пространства в соответствии с межправительственными соглашениями о проведении согласованной политики в области определения транспортных тарифов.

Основным направлением совершенствования системы тарифов является дифференциация их как по классам качества перевозок, так и с учетом приоритетов государственной транспортной политики.

Должна быть прекращена практика перекрестного финансирования и дотирования убыточных видов деятельности за счет рентабельных.

В конечном счете, тарифная политика должна стимулировать международные и внутренние транспортно-экономические связи, обеспечивать социально-значимые перевозки.

При разработке тарифной политики следует учесть, что поступления от транзита могут стать одним из основных источников поступления валютной части доходов, а также то, что юридические лица Республики Казахстан, отнесенные к естественной монополии, являются неконкурентоспособными на международном рынке транспортных услуг.

С учетом новых факторов развития экономики республики, стремительного развития современных технологий и услуг, реального изменения соотношения монопольных и конкурентных структур будут вноситься изменения в существующее законодательство и методологию установления цен и тарифов субъектов естественной монополии.

Наличие альтернативных маршрутов, пролегающих через соседние государства, вызывает необходимость скорейшей разработки методологии и механизма применения гибкой тарифной политики с целью сохранения экономической привлекательности транспортных маршрутов, пролегающих по территории Казахстана, для иностранных грузоотправителей.

В республике в ближайшие годы важно снизить риск, связанный с созданием конкурентной среды в монопольных сферах путем поэтапного снижения государственного регулирования.

Прежде всего, это относится к совершенствованию законодательных основ антимонопольного регулирования и внесению изменений в Закон Республики Казахстан "О естественных монополиях" в части международных транзитных перевозок.

Инвестиционная деятельность осуществляется на основе республиканских и региональных программ развития транспортного комплекса. В связи с ограниченностью инвестиционных возможностей сохраняется государственная поддержка приоритетных программ в виде их прямого финансирования. При этом государственные инвестиции должны носить избирательный характер с учетом намеченных приоритетов и направляться, в первую очередь, на решение общегосударственных задач, в том числе по обеспечению безопасности и защиты окружающей среды. Государственное финансирование должно быть иницилирующим и стимулировать привлечение собственных ресурсов предприятий транспортного комплекса, банковских кредитов и других дополнительных внебюджетных средств.

Основными задачами в области инвестиционной политики являются:

- 1) определение приоритетных проектов, подлежащих бюджетному софинансированию и включение их в бюджеты соответствующих уровней;
- 2) создание финансово-инвестиционных структур в транспортном комплексе с привлечением частного, в том числе иностранного, капитала;
- 3) работа с международными организациями и финансовыми институтами по предоставлению финансовой и технической помощи для реабилитации автомобильных дорог, усилению участков железных дорог, а также реконструкции аэропортов, входящих в состав международных транзитных коридоров;
- 4) обеспечение реализации инвестиционных проектов на конкурсной основе.

Уровень развития рынка ценных бумаг, реформирование финансово-кредитной и налоговой систем, а также современное состояние национальной транспортной

инфраструктуры являются сдерживающими факторами активизации инвестиционной деятельности в отраслях транспортного комплекса.

При условии стабильного экономического развития государства и снижения инфляции получит дальнейшее развитие инвестирование (финансирование) за счет прибыли предприятия, в том числе в отраслях железнодорожного транспорта и гражданской авиации.

Стабилизация экономической и политической обстановки в стране позволит привлечь кредитные ресурсы коммерческих банков в отрасли транспортного комплекса, признанные приоритетными - автомобильные дороги, железнодорожный транспорт, ремонтные сферы гражданской авиации, формирование морского торгового флота.

Страхование рисков вышеназванных проектов даст реальную возможность привлечения дополнительных финансовых ресурсов негосударственных страховых и пенсионных фондов, которые аккумулируют значительные денежные средства.

По отдельным направлениям капитальных вложений в отрасли транспортного комплекса роль иностранных инвестиций может быть сохранена, и стать весьма значительной. Это связано с необходимостью создания лизинговых компаний в гражданской авиации, морском судоходстве - сферах, не имеющих базы и аналогов в республике.

Параллельно в отраслях транспортного комплекса будет происходить переход на другие формы инвестиций без участия государства. Так, в гражданской авиации приступили к привлечению финансового лизинга на приобретение воздушных судов и создание ремонтной базы с участием иностранных компаний.

Привлечение внутренних инвестиций коммерческих банков, пенсионных фондов, частных компаний предполагает развитие таких схем строительства и эксплуатации объектов в транспортном комплексе, как концессия и др.

Начиная с 2003 года, предполагается введение портфельных инвестиций, для чего организациями транспортного комплекса предусматривается выпуск акций, облигаций, бондов и других ценных бумаг и размещение на фондовом рынке.

В инновационной сфере основные усилия и ресурсы должны быть сосредоточены на повышении результативности научно-исследовательских работ.

Приоритетными направлениями исследований являются:

поиск путей эффективного развития транспортного комплекса как единого производственно-технического комплекса и использования транзитного потенциала страны;

разработка рациональных структур транспортных сетей в региональном и республиканском масштабе;

подготовка предложений по развитию конкурентной среды на рынке транспортных услуг;

разработка и привязка прогрессивных технологий перевозочного процесса (

формирование и поддержка отраслевой системы высших и средних специальных учебных заведений для подготовки квалифицированных кадров.

Одной из основных мер социальной защищенности транспортников должно служить развитие систем социального страхования, обеспечивающих его гарантированность, в том числе страхование от несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний, создание для работающих здоровых и безопасных условий труда. При проведении реструктуризации предприятий транспортного комплекса будут предусматриваться меры и выделяться финансовые средства по обеспечению занятости и социальной защиты высвобождаемых работников транспортного комплекса.

Первоочередными задачами являются:

- 1) контроль за выполнением отраслевых тарифных соглашений;
- 2) разработка мероприятий по повышению квалификации работников транспортных предприятий;
- 3) организация общественных работ для безработных.

3.5. Обеспечение национальной безопасности

Для сохранения обороноспособности и экономической независимости страны, а также для обеспечения устойчивой работы транспорта в чрезвычайных условиях транспортный комплекс должен обладать мобилизационными резервами. Для их создания и поддержания предусматривается:

согласовывать и взаимно корректировать стратегию развития транспортного комплекса со стратегией национальной безопасности, государственной военной доктриной и работой в условиях чрезвычайных ситуаций;

уделять первостепенное внимание развитию систем и объектов транспортного комплекса, имеющих оборонное значение и/или используемых при ликвидации чрезвычайных ситуаций, устанавливая в необходимых случаях особый порядок материально-технического обеспечения таких объектов и систем;

устанавливать транспортным организациям государственные оборонные заказы с финансированием за счет средств республиканского бюджета и осуществлением государственного контроля их выполнения;

осуществить разработку необходимых нормативных документов по мобилизационной подготовке транспортного комплекса, разработать систему мобилизационной подготовки и структуру мобилизационных органов в новых экономических условиях;

обеспечить устойчивость функционирования средств информатизации, связи и управления в особых условиях.

Мероприятия по поддержанию деятельности систем и объектов транспортного комплекса в чрезвычайных условиях разрабатываются и осуществляются заблаговременно в соответствии с государственными целевыми программами и

мобилизационным планом Республики Казахстан.

Транспортные службы осуществляют тесное взаимодействие с органами внутренних дел в решении задач обеспечения общественной безопасности, в том числе охраны общественного порядка и борьбы с преступностью.

Для повышения экономической безопасности государства в части, зависящей от деятельности транспортного комплекса, наряду с мерами по усилению его материально-технической базы, подготовке к работе в особых условиях или чрезвычайных ситуациях предусматривается устранение зависимости от необходимости использования транспортных инфраструктур других стран.

Первоочередными задачами являются:

1) контроль за выполнением мероприятий по обеспечению экономической безопасности;

2) подготовка нормативных правовых актов, регулирующих вопросы мобилизационной подготовки транспортного комплекса;

3) установление минимального норматива финансирования содержания и ремонта 1 километра автомобильных дорог.

3.6. Безопасность транспортного процесса и охрана окружающей среды

Естественные рыночные регуляторы не всегда обеспечивают оптимальное разрешение таких важнейших общественных задач, как защита здоровья и жизни граждан при осуществлении перевозочного процесса, снижение уровня аварийности и обеспечение охраны окружающей среды. Поэтому государство принимает на себя соответствующие регулирующие функции:

совершенствование деятельности национальных Систем сертификации и лицензирования транспортной техники, ее технического обслуживания и транспортных услуг;

совершенствование правил технической эксплуатации, порядка проведения технических обслуживаний, ремонта и осмотра транспортной техники;

ужесточение контроля за исполнением нормативных требований к правилам технической эксплуатации транспортных средств и требований по технической и экологической безопасности при перевозках;

внедрение современных средств диагностики технического состояния транспортной техники;

разработка и внедрение экономических механизмов, стимулирующих приобретение транспортной техники, которая обеспечивает необходимый уровень безопасности перевозок и охраны окружающей среды;

обеспечение экологической экспертизы транспортных проектов, организация экологического мониторинга за деятельностью транспортного комплекса в экологически уязвимых регионах;

принятие комплексных мер и программ по проверке состояния транспортных маршрутов и проведение необходимых акций.

Первоочередными задачами являются:

- 1) внесение изменений и дополнений в перечень сертификации и лицензирования услуг по техническому обслуживанию, ремонту техники и предоставлению транспортных услуг;
- 2) разработка сертификационных требований к топливу и смазочным материалам;
- 3) разработка мероприятий по обеспечению пассивной безопасности.

3.7. Информационно-аналитическая деятельность

Для обеспечения гармоничного и скоординированного развития всех секторов транспортного комплекса, повышения управляемости в отдельных его секторах, а также обеспечения оптимального распределения финансовых и материальных ресурсов требуется комплексная информатизация на транспорте, предусматривающая:

создание современной информационной среды транспортного комплекса на основе стыковки информационных комплексов различных видов транспорта и мониторинга рынка транспортных услуг;

составление прогнозов по грузо- и пассажиропотокам на региональном, республиканском и международном уровнях, а также перспективных планов развития транспортного комплекса и отдельных его элементов;

создание логистических центров, транспортно-экспедиционных опорных пунктов.

Первоочередными задачами являются:

- 1) создание электронной базы данных транспортного комплекса;
- 2) разработка мероприятий по созданию логистических центров.

3.8. Технологическое и техническое обновление отрасли

Современные транспортные технологии (мультимодальные перевозки, логистика, глобальное логистическое провайдерство и т.п.) позволяют реализовать синергетический эффект различных секторов транспортного комплекса для энергичного роста экономики страны. Основными направлениями по организации и развитию таких технологий в Казахстане являются:

совершенствование транспортной инфраструктуры в ключевых пунктах непосредственного взаимодействия различных видов транспорта, создание в них многофункциональных терминальных комплексов, информационных и логистических центров;

техническое обеспечение взаимодействия различных видов транспорта (тара, погрузочно-разгрузочное оборудование и т.д.) с учетом международного опыта;

обеспечение организационного содействия комбинированным и мультимодальным перевозкам, развитие сети мультимодальных операторов;

создание лизинговых транспортных компаний для обеспечения

сельскохозяйственных и социально-значимых городских пассажирских перевозок;
увеличение пропускной мощности существующих и строительство новых
трубопроводов.

Модернизация технической базы различных отраслей транспортного комплекса
предусматривает следующее:

Автомобильный транспорт:

пополнение парка городских автобусов, в том числе большой вместимости,
современным подвижным составом;

развитие систем сервисного, в том числе фирменного, обслуживания
автотранспортных средств;

развитие собственного автосборочного производства подвижного состава,
пользующегося повышенным спросом.

Автомобильные дороги, входящие в состав транзитных коридоров:

приведение магистральных автодорог в соответствие с международными нормами и
поддержание их стабильного транспортно-эксплуатационного состояния, в том числе
реабилитация отдельных, наиболее разрушенных участков автомобильных дорог;
ремонт, уширение габаритов и увеличение грузоподъемности автодорожных мостов;

приобретение современной дорожно-строительной техники;

разработка нормативов по обеспечению пассивной безопасности.

Железнодорожный транспорт:

строительство участков железных дорог, обеспечивающих кратчайшие связи между
регионами республики;

усиление участков железных дорог, входящих в состав транзитных коридоров и
скоростных путей;

автоматизация диспетчерских комплексов, обеспечение их современным
программным обеспечением и средствами связи;

приобретение современной техники для восстановления и ремонта пути;

организация сборочного производства современных тепловозов;

обновление локомотивного и вагонного парков.

Водный транспорт:

модернизация и обновление технического флота для содержания судоходных
речных путей;

создание морского торгового флота;

создание базы по обслуживанию морских судов;

строительство современных терминалов по переработке грузов.

Воздушный транспорт:

создание собственных мощностей по техническому обслуживанию и ремонту
самолетов;

пополнение парка воздушных судов на основе лизинга;

доведение технического состояния основных аэропортов до норм и рекомендаций Международной организации гражданской авиации (ИКАО) и переход на европейские стандарты ;

совершенствование системы организации воздушного движения с привлечением спутниковых систем связи, навигации и наблюдения.

Во всех отраслях транспортного комплекса модернизация технической базы должна обеспечивать безопасность перевозочного процесса и снижение негативного воздействия транспорта на окружающую среду до уровня, соответствующего международным стандартам.

3.9. Региональная транспортная политика

Главными задачами региональной транспортной политики (в рамках государственной) являются формирование и укрепление экономической основы для самостоятельного социально-экономического развития регионов и использование преимуществ территориального разделения труда. Транспортный аспект региональной политики связан с улучшением транспортного обслуживания в сельской местности и отдельных регионах, подготовкой транспорта к работе в чрезвычайных ситуациях, требующей заблаговременного создания соответствующих резервов.

Функциями территориальных органов управления комитетов Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан должны быть текущий контроль безопасности на транспорте, лицензирование предпринимательской деятельности, сертификация и аттестация объектов, видов деятельности и специалистов, контроль исполнения государственных программ и использования государственных средств, а также контроль за мобилизационной готовностью транспорта.

Функции региональных органов управления транспортными системами местных органов власти заключаются в транспортной паспортизации, разработке и корректировке программ развития транспорта регионов, проведении конкурсов на размещение заказов и заключении договоров на выполнение работ по развитию транспорта, финансировании этих работ, организации информационных служб и т.д.

Приоритеты взаимодействия с местными органами управления должны быть направлены на решение конкретных транспортных проблем, таких, как убыточные пассажирские перевозки, создание соответствующей региональным особенностям нормативной правовой базы, привлечение инвестиций из нецентрализованных источников для реализации транспортных проектов и так далее.

Основными вопросами при разработке и реализации региональных программ должны быть следующие вопросы :

1) первоочередное финансирование из местного бюджета и привлечение инвестиций на строительство, ремонт и содержание автомобильных дорог местного значения и подъездных путей, задействованных в межрегиональных экономических связях ;

2) координация работы со структурными подразделениями центральных исполнительных органов по развитию малого бизнеса, конкурентной среды, придорожного сервиса, привлечению безработных к общественным работам;

3) оказание содействия при проведении сертификации, стандартизации и осуществлении контрольно-надзорных функций на транспорте;

4) предоставление информации о состоянии транспортно-коммуникационного комплекса в регионах.

4. Механизмы реализации государственной транспортной политики

Реализация основных положений государственной транспортной политики, изложенных в настоящей Концепции, будут осуществляться через нормативно-правовые, экономические, административные механизмы с учетом поддержки научных исследований в области транспорта и совершенствования кадровой политики.

Будут приняты основополагающие законы, развивающие и адаптирующие Закон Z947000_ "О транспорте" к динамике развития рынка транспортных услуг:

Закон "Об автомобильном транспорте";

Закон "Об автомобильных дорогах";

Закон "О железнодорожном транспорте";

Закон "О торговом мореплавании";

Закон "О водном транспорте";

другие нормативные правовые акты.

Будет проведена работа по совершенствованию действующего законодательства с целью его адаптации к текущим и перспективным процессам реструктуризации в транспортном комплексе, введению новых форм экономических взаимоотношений (Законы Республики Казахстан Z980272_ "О естественных монополиях", Z010144_ "О развитии конкуренции и ограничении монополистической деятельности", Указ Президента, имеющий силу Закона, Z952335_ "О государственном предприятии", K941000_ Гражданский кодекс и др.).

Получит правовое подкрепление порядок проведения тендерных процедур на осуществление пассажирских перевозок, в том числе и железнодорожным транспортом (в перспективе), в основе которого будут заложены: свободный доступ перевозчиков к этому рынку услуг, эксклюзивное право победителя тендера на обслуживание маршрута, минимизация дотационных выплат из бюджета и т.п.

В области международного сотрудничества будут внесены изменения и дополнения в действующие нормативные правовые акты, обеспечивающие выполнение обязательств по Соглашениям и Конвенциям, к которым Республика Казахстан присоединилась ранее, а также проработаны необходимые и достаточные условия и осуществлены соответствующие мероприятия по присоединению к международным

Конвенциям, в которых есть заинтересованность Казахстана.

Будет продолжено активное сотрудничество в рамках различных региональных и международных организаций (СНГ, Таможенный союз, ОЭС, Европейская конференция Министров транспорта, Комитеты ЕЭК и ЭСКАТО ООН и др.) по вопросам сотрудничества в транспортном секторе, осуществления скоординированной правовой, тарифной, таможенной и технической политики с целью развития трансконтинентальных транзитных перевозок.

Совершенствование тарифной политики и таможенного законодательства будет направлено на обеспечение снижения транспортных издержек, обновление основных средств и подвижного состава в различных секторах транспортного комплекса. При этом для сохранения общего уровня бюджетных доходов степень воздействия будет усиливаться в областях с хорошо развитой конкурентной средой и ослабляться в слабо развитых секторах рынка.

Формирование Национальной транспортной инфраструктуры будет осуществляться самыми различными методами, главными из которых будут политическая и прямая финансовая поддержка, обеспечение инвестиций государственными гарантиями, реализация государственных и региональных программ комплексного развития коридоров, составленных на основе секторных программ развития, которые в свою очередь будут разрабатываться на основании комплексного прогноза развития транспортного комплекса.

Будет восстановлена система лицензирования деятельности по перевозкам пассажиров автомобильным транспортом и распределению нефтепродуктов. Продолжит свое развитие работа по совершенствованию сертификационной деятельности на транспорте, в основе которой будет лежать дальнейшая гармонизация национальных стандартов с международной признанной практикой.

На основе совместных программ и протоколов будет более тесно скоординирована работа Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан с различными нетранспортными министерствами и ведомствами. Кроме этого, будет осуществлено разграничение полномочий между министерствами и ведомствами, которое касается передачи соответствующим структурам Министерства транспорта и коммуникаций части полномочий органов стандартизации и сертификации, правоохранительных органов по вопросам формирования технических требований и техническим аспектам ежегодного технического обслуживания автотранспортных средств.

Оптимизация управленческой деятельности будет направлена на усиление роли Министерства транспорта и коммуникаций как головного органа государственного регулирования, управления и развития отрасли. Основные усилия будут направлены на повышение координации действий при принятии решений с учетом передачи части полномочий в регионы, организации межсекторных (по видам транспорта) советов по обеспечению скоординированной деятельности и развитию транспортных коридоров

как единых производственно-технологических объектов.

Реструктуризация Республиканского государственного предприятия "Казакстан темір жолы" будет осуществляться в соответствии с утвержденной отраслевой программой развития железнодорожного транспорта Республики Казахстан. По другим республиканским государственным предприятиям будут разрабатываться и реализовываться аналогичные программы.

Сеть автомобильных дорог местного значения и водных путей будет передана на баланс региональных исполнительных органов. При этом будет обеспечено сохранение единой технической политики по их содержанию и эксплуатации соответствующими центральными исполнительными органами и иными государственными органами.

Государственная поддержка отечественных научно-исследовательских и проектно-конструкторских организаций будет осуществляться путем привлечения их к выполнению работ по разработке новой техники, технологий и консалтинговой деятельности при работе с различными международными организациями и финансовыми институтами на конкурсной основе.

Подготовка квалифицированных специалистов будет осуществляться на аналогичной основе.

Заключение

Ожидаемые результаты от реализации настоящей концепции должны быть следующими.

Формирование и развитие национальной транспортной инфраструктуры, и обеспечение ее эффективного функционирования приведет сразу к нескольким положительным результатам:

повышению инвестиционной привлекательности за счет укрупнения и повышения стратегической значимости объектов транспортного комплекса;

рациональному распределению финансовых и материальных ресурсов, направляемых на содержание и развитие транспортного комплекса, в том числе из внешних источников;

ускоренному формированию и техническому обустройству транспортных коммуникаций, входящих в международные транзитные коридоры;

оптимальному построению транспортных связей во внутриреспубликанском и международном сообщениях.

Ускоренное развитие отдельных отраслей транспортного комплекса через изменение нормативной правовой базы и создание условий для притока частных инвестиций в транспортном комплексе.

В конечном итоге это позволит привлечь дополнительные капиталы в экономику страны не только за счет инвестиций, но и за счет притяжения транзитных грузо- и пассажиропотоков на территорию Казахстана, а также снижения транспортной составляющей в стоимости товаров и услуг на внутреннем рынке.

Снижение транспортной составляющей в расходах производства неизбежно должно привести к оживлению производства в реальном секторе экономики за счет повышения его конкурентоспособности на международных рынках, а, следовательно, и к увеличению занятости экономически активного населения.

По предварительным оценкам за счет введения новой тарифной политики и сокращения расстояний перевозок можно ожидать снижение транспортной составляющей в ценах на промышленную и сельскохозяйственную продукцию до 15-18%. Это позволит также повысить конкурентоспособность казахстанских товаров.

П р и л о ж е н и е
к Концепции государственной
транспортной политики

Республики Казахстан

Состояние и тенденции развития
транспортного комплекса

Общая ситуация

Экономический кризис, вызванный распадом СССР и переходом от административно-командного управления к свободным рыночным отношениям, отразился на основных показателях деятельности транспортного комплекса (далее - ТК) Республики Казахстан. Следствием разрыва хозяйственных связей между постсоветскими государствами и значительного снижения экономической активности стало сокращение объемов перевозочной деятельности по всем показателям. Данные Агентства Республики Казахстан по статистике в период с 1990 по 2000 годы свидетельствуют, что перевозки грузов всеми видами транспорта сократились более чем в 2,5; грузооборот - в 3,5; а перевозки пассажиров - в 5,0 раза. Динамику этих показателей можно проследить на рис. 1 и 2.

Рис. 1 Динамика перевозок грузов и грузооборота всеми видами транспорта
(См. бумажный вариант)

Рис. 2 Динамика перевозок пассажиров и пассажирооборота
всеми видами транспорта
(См. бумажный вариант)

По видам сообщений в наибольшей степени сокращению подверглись транзитные перевозки и импорт (в 17,9 и 9,6 раз соответственно), экспортные перевозки грузов сократились в 3,1, а внутри республиканские - в 2,2 раза.

Сравнительный анализ показывает, что динамика основных показателей работы ТК соответствует характеру изменения валового внутреннего продукта ВВП (см. рис. 3). Причем все показатели работы ТК реагируют на изменение ВВП с некоторым опозданием.

Разделение железных дорог бывшего СССР по техническим и технологическим причинам осуществлено таким образом, что около 2,5% казахстанской железнодорожной сети расположено на территории приграничных районов Российской Федерации. Кроме этого, часть железнодорожной сети на территории Казахстана находится в управлении железнодорожных администраций Российской Федерации, Узбекистана и Кыргызстана. Такое положение создает значительные трудности в осуществлении перевозок.

Железнодорожные коммуникации наиболее развиты в северной части Казахстана, где проходят магистрали бывшей общесоюзной системы Восток-Запад. На остальной территории сеть сформирована недостаточно и представлена тремя меридиональными направлениями: в восточной и центральной части территории, а также магистралью Ташкент-Шымкент-Актобе-Уральск-Самара.

Рис. 6 Распределение железнодорожных путей по срокам
нахождения в эксплуатации
(диаграмма)
(см. бумажный вариант)

На рис. 6 представлена возрастная структура железнодорожных путей в Республике Казахстан. Исходя из того, что эксплуатационный ресурс для железных дорог составляет более 100 лет, положение можно считать вполне удовлетворительным. Однако рост цен, в особенности на горюче-смазочные материалы, инфляционные процессы и практически неизменные в течение более двух лет тарифы на перевозки вынудили РГП "Казахстан темір жолы" значительно сократить все программы по поддержанию в работоспособном состоянии основных средств и подвижного состава железнодорожного транспорта. Недостаточное инвестирование железнодорожного транспорта (1998 год - 12,7 и 1999 г. - 7,6 млрд. тенге) приводит к невыполнению нормативных ремонтов пути. Так, капитальный ремонт в последние годы выполняется в объемах, не превышающих 75%, а средний ремонт - менее 60% от потребного. Такая практика эксплуатации железнодорожных путей и искусственных сооружений (из 3508 мостов 16% имели в 1999 году серьезные дефекты) ведет к их ускоренному износу.

В 1999 году казахстанские железные дороги располагали 35 основными и 13 оборотными локомотивными депо, 23 вагонными депо, 41 пунктом технического обслуживания локомотивов и 90 пунктами технического обслуживания грузовых вагонов, 61 пунктом экипировки и 3 пунктами обмывки локомотивов, 56 пунктами и постами безопасности движения поездов, 188 контрольными постами выявления неисправностей вагонов на ходу поезда.

Инвентарный парк локомотивов постоянно сокращается, но все еще остается значительным - 2293 ед., в том числе 1568 тепловозов, 630 электровозов и 95 паровозов (данные 1999 года). Востребованными к эксплуатации являются немногим более

половины локомотивов - 1150...1250 ед. Техническое состояние локомотивного парка иллюстрирует рис.7.

Рис. 7 Состояние локомотивного парка по итогам 1999 года
(д и а г р а м м а)

(см. бумажный вариант)

Инвентарный парк грузовых вагонов Казахстана на момент распределения вагонов бывшего МПС СССР (по состоянию на 01.01.93) составлял 104 985 единиц. За прошедшие семь лет этот парк сократился более чем на 16% и составил на начало 2000 года около 86,5 тыс. вагонов. Количество пассажирских вагонов остается практически неизменным и колеблется в пределах 2,2 тыс. единиц. Техническое состояние вагонного парка иллюстрирует рис.8.

Рис. 8 Состояние парка железнодорожных вагонов
(диаграмма)

(см. бумажный вариант)

1.2 Государственно-правовое регулирование железнодорожного транспорта

В силу своих характерных особенностей железнодорожный транспорт обычно рассматривается как объект естественной монополии. По этой причине приватизационные процессы на железной дороге в Казахстане проходят наиболее сдержанными темпами по отношению к другим секторам ТК.

Центральным исполнительным органом, осуществляющим руководство и межотраслевую координацию деятельности железнодорожного транспорта, выступает Министерство транспорта и коммуникаций Республики Казахстан. Непосредственный менеджмент реализует созданное в январе 1997 года на базе трех железных дорог (Алма-Атинской, Целинной и Западно-Казахстанской) бывшего МПС СССР Республиканское государственное предприятие "Казакстан темір жолы".

Целью его создания являлась оптимизация структуры управления перевозочным процессом и ликвидация ее излишних звеньев, финансово-экономическое оздоровление отрасли. В основу была положена вертикальная система управления основными производственными фондами. Линейные предприятия всех основных хозяйств (локомотивного, вагонного пути, электроснабжения, сигнализации и связи и т.п.) были напрямую подчинены соответствующим управлениям, входящим в центральный аппарат управления РГП "Казакстан темір жолы". Неосновные, вспомогательные производства были подчинены дочерним государственным предприятиям (ДГП). Созданная система позволила установить прозрачность движения финансовых и материальных ресурсов, повысить эффективность использования оборотных средств, снизить непроизводственные расходы, выявить существенные резервы в снижении себестоимости перевозок, повышении эффективности перевозочного процесса.

Наряду с изменением организационной структуры, ликвидацией системы территориальных управлений и внедрения функционально-отраслевой системы

управления железнодорожным транспортом с 1997 года реализуется политика реструктуризации социальной сферы и обеспечивающей деятельности. Ее суть заключается в выделении и акционировании структурных подразделений обеспечивающей (неосновной) деятельности, к которым относятся предприятия по капитальному ремонту пути, строительству, проектированию и научно-экономическим исследованиям, предоставлению услуг связи и т.п.

Кроме этого решаются вопросы создания акционерной компании, которой будут переданы все функции по осуществлению пассажирских перевозок. Таким путем предполагается избежать субсидирования пассажирских перевозок за счет грузовых и снизить нагрузку на тарифы для последних.

Дальнейшее эффективное функционирование железных дорог в Казахстане требует последовательного развития процессов реструктуризации отрасли, что объясняется как м и н и м у м :

- структурными изменениями, происходящими в экономике страны;
- падением объемов перевозок и возникновением в результате этого избыточности активов, а также численности работников отрасли;
- потребностью привлечения инвестиций для технического перевооружения и развития железнодорожного сектора ТК;
- необходимостью освобождения от несвойственных функций (содержание социальной сферы, субсидирование пассажирских перевозок и т.д.).

В связи с этим Министерством транспорта и коммуникаций Республики Казахстан и РГП "Казакстан темір жолы" подготовлена и утверждена Среднесрочная отраслевая программа развития железнодорожного транспорта Республики Казахстан на 2000-2005 годы. Программой предусматривается осуществление поэтапной коммерциализации всей деятельности на железной дороге, разделение инфраструктуры и эксплуатации и создание условий для конкуренции при осуществлении перевозочной деятельности. Причем для ее организации в области перевозок на базе излишних активов РГП "Казакстан темір жолы" предполагается создать нескольких крупных, независимых железнодорожных перевозчиков. Кроме этого могут быть рассмотрены вопросы допуска иностранных операторов к национальной железнодорожной инфраструктуре.

1.3 Финансовое обеспечение железнодорожного транспорта

Поскольку РГП "Казакстан темір жолы" является субъектом естественной монополии, его деятельность в области установления цен и распоряжения основными средствами регулируется Агентством Республики Казахстан по регулированию естественных монополий, защите конкуренции и поддержке малого бизнеса. Регулирование осуществляется путем установления цен (тарифов) или их предельного уровня, особым порядком формирования затрат и иными предусмотренными законодательством мерами.

Основная проблема текущего момента заключается в том, что себестоимость,

положенная в основу тарифных схем Прейскуранта 10-01, действующего с 1974 года, была рассчитана при среднесетевых условиях всего полигона железных дорог бывшего СССР, при совершенно иной, чем сейчас, структуре грузопотоков, средних дальностях и удельных весах родов груза в общем объеме перевозок, а также при другой структуре цен товарно-материальных ценностей и услуг, потребляемых железнодорожным транспортом для осуществления перевозок. Поэтому тарифные схемы действующего прейскуранта утратили связь с реальными затратами на перевозки.

В обозримом будущем ожидается сохранение влияния стоимости услуг железнодорожного транспорта на конкурентоспособность отечественной продукции на внутреннем и внешнем рынках.

2. Автотранспортный сектор

2.1 Автомобильный транспорт

Автомобильный транспорт является наиболее распространенным и мобильным средством доставки пассажиров и грузов практически во все без исключения регионы и населенные пункты Республики Казахстан. Этот вид транспорта характеризуется:

- высокой маневренностью и скоростью доставки пассажиров и грузов;
- возможностью осуществления перевозок "от двери до двери", без проведения каких-либо промежуточных операций, с хорошим обеспечением сохранности грузов;
- обязательным участием во всех видах смешанных перевозок (комбинированных, мультимодальных и т.п.).

На протяжении всех 90-х годов количественный состав автотранспортных средств по всем видам подвижного состава, за исключением легковых автомобилей, имел устойчивую тенденцию к сокращению (см. рис. 9).

Анализ парка автотранспортных средств по срокам нахождения в эксплуатации показывает на прогрессирующее старение подвижного состава. Значительная часть автомобилей находится на пределе выработки ресурса и требует обновления. Так, за последние три года (1997-1999 гг.) доля грузовых автомобилей и автобусов со сроком эксплуатации более 10 лет возросла с 32 до 45% и 28 до 42% соответственно (см. рис. 10).

Автотранспортная отрасль в значительной степени подверглась процессам разгосударствления и приватизации. В настоящее время около 84% всего парка автотранспортных средств находится в личной собственности граждан, 11% - в частной собственности юридических лиц всех видов экономической деятельности и менее 5% - в государственной собственности (рис. 11).

Рис. 9 Динамика изменения парка АТС в Республике Казахстан
(тыс. штук)

(диаграмма см. бумажный вариант)

Рис. 10 Структура парка по времени нахождения в эксплуатации
(диаграмма см. бумажный вариант)

Рис. 11 Распределение автомобилей по формам собственности
(диаграмма см. бумажный вариант)

На начало 2000 года общее количество хозяйств, имеющих на балансе или арендующих автотранспортные средства, превысило 17,2 тыс. ед., причем более чем 70% из них оперировало количеством автомобилей до 10 списочных единиц.

Столь радикальные преобразования и рассредоточение средств позволило, полагаясь только на рыночные механизмы, не просто сохранить автотранспортный сектор экономики, но и дать возможность определенному его саморазвитию. Здесь достаточно упомянуть городские пассажирские перевозки, считавшиеся всегда убыточными. В созданной экономической среде, при сохранении приемлемости по социальным критериям, они оказались привлекательными для частного бизнеса в К а з а х с т а н е .

Вместе с этим следует признать, что понимание процессов, происходящих на автомобильном транспорте, в значительной степени утрачено. Сейчас, например, не существует механизмов отслеживания технико-экономических показателей (возраст, грузоподъемность или пассажироместимость, годовые пробеги, объемы выполненной работы и т.п.) для автотранспортной техники, находящейся в частной собственности. В результате оценки транспортной деятельности являются весьма условными (по некоторым оценкам до 70% перевозок автомобильным транспортом остаются неучтенными). Этому же способствует вполне легальная практика сдачи автотранспортными предприятиями своих автомобилей в аренду и дальнейшая работа с использованием этих автомобилей по патентам. Помимо возникновения непрозрачности автотранспортного бизнеса государство утрачивает способность проводить адекватную налоговую и таможенную политику в данном секторе экономики.

2.2 Автомобильные дороги

Эффективная деятельность автомобильного транспорта обеспечивается соответствующей инфраструктурой, к которой в первую очередь относится сеть а в т о м о б и л ь н ы х д о р о г .

В Республике Казахстан протяженность автомобильных дорог составляет порядка 128 тыс. километров, из них чуть более 85 тыс. км приходится на дороги общего пользования. В составе дорог общего пользования протяженность дорог республиканского значения составляет 18,9 тыс. км и местного значения - 66,3 тыс. км. Республиканская автодорожная сеть включает около 13 тыс. км дорог, которым придан статус международных. Кроме этого 19,5 тыс. км дорог общего пользования придано специальное (оборонное) значение.

Распределение дорог общего пользования по видам покрытия показано на рис. 12. Большая часть автомобильных дорог относится ко II и III техническим категориям (85%), которые имеют две полосы движения с шириной проезжей части 7-8 м. Дороги 1-

ой технической категории составляют 869 км и расположены, в основном, на подходах к областным центрам и крупным населенным пунктам.

Рис. 12 Распределение автомобильных дорог по видам покрытия
(диаграмма см. бумажный вариант)

Автомобильные дороги Казахстана в последние годы характеризуются прогрессирующей потерей несущей способности дорожных покрытий. Большая часть дорог республики (86%) была запроектирована и построена до 80-х годов по нормативным требованиям, допускавшим нагрузку на ось транспортного средства не более 6 тонн. Однако за истекшие годы подвижной состав автомобильного транспорта значительно изменился. Современные, высокоэффективные грузовые автомобили и автобусы зачастую имеют осевые нагрузки, превышающие 10 тонн. Эксплуатация таких автомобилей приводит к интенсивному разрушению автомобильных дорог.

Ежегодный технический осмотр 1999 года показал, что на всей сети только 20% дорог можно отнести к прочным и ровным. Около 3 тыс. км дорог республиканского значения имеют опасные дефекты покрытий, а более 5 тыс. км дорог работают в стадии , предшествующей разрушению .

До 20% мостов и путепроводов на автомобильных дорогах Казахстана не отвечают современным требованиям по грузоподъемности (расчетная нагрузка - 30 тонн), а около 5% из них находятся в аварийном состоянии.

2 . 3 А в т о с е р в и с

Особую озабоченность в автотранспортном секторе ТК вызывает состояние систем технического обслуживания и ремонта подвижного состава, а также производства и распределения нефтепродуктов. В результате максимальной либерализации хозяйственная деятельность в этих секторах экономики оказалась полностью децентрализованной. Несмотря на то, что конкурентная среда породила большое количество субъектов рынка, предоставляющих соответствующие виды услуг в достаточном объеме, качество самих услуг остается крайне низким. Техническое обслуживание автомобилей производится преимущественно по принципу "обеспечения работоспособности", без серьезного контроля технических параметров автотранспортных средств. Производство нефтепродуктов автотранспортного назначения по номенклатуре и объемам осуществляется без учета реальных потребностей рынка, хроническими становятся случаи фальсификации топливо-смазочных материалов, прежде всего автомобильных бензинов и дизельного т о п л и в а .

Неудовлетворительным остается обустройство инфраструктуры транспортных коридоров, в том числе доступных иностранным перевозчикам. Прежде всего, это касается наличия средств связи, станций технического обслуживания, заправочных станций, кемпингов и мотелей для отдыха водителей и пассажиров.

2.4 Структура управления автомобильным транспортом и автомобильными дорогами

За последние годы структура управления автотранспортной и автодорожной отраслью неоднократно реорганизовывалась.

В настоящее время в составе Министерства транспорта и коммуникаций функционируют Комитет автомобильных дорог и управление автомобильного транспорта, на которые возложена задача по реализации государственной политики и координации всех видов деятельности в данном секторе ТК. Комитет является также администратором всех программ по поддержанию и развитию сети республиканских автомобильных дорог.

Операторам, осуществляющим автотранспортные перевозки, хозяйствующим субъектам, предоставляющим услуги по техническому обслуживанию и ремонту подвижного состава, а также поставщикам топливо-смазочных материалов и запасных частей предоставлена максимальная свобода действий, которая "мягко" регламентируется общими принципами ведения хозяйственной деятельности в Казахстане. Каких-либо специальных требований или ограничений, реализуемых, например, через системы лицензирования и сертификации, нет. Исключение составляют деятельность на международном уровне, социально-значимые городские перевозки пассажиров и обеспечение мобилизационной готовности (для грузового автотранспорта).

Международные автомобильные перевозки осуществляются в соответствии с межправительственными соглашениями, подписанными Республикой Казахстан. Регулирующим инструментом, дающим право национальным перевозчикам осуществлять международные перевозки и ограничивающим допуск на внутренний рынок иностранных перевозчиков, является контингент разрешений, определяемый Министерством транспорта и коммуникаций Республики Казахстан. Для оказания содействия национальным перевозчикам и развития международных автомобильных перевозок создан Союз международных автомобильных перевозчиков Республики Казахстан (КазАТО), который в 1994 году стал действительным членом Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ).

Деятельность городского пассажирского транспорта регламентируется местными исполнительными органами через процедуры проведения открытых тендеров на право обслуживания регулярных маршрутов. Действующая в настоящее время в Республике Казахстан модель организации перевозок позволила привлечь внутренние инвестиции и решить проблемы обслуживания считавшихся ранее убыточными перевозок без значительного увеличения тарифов.

В процессе приватизации определенная часть предприятий и подвижного состава грузового автотранспорта была зарезервирована в государственной собственности. Этим преследовались две цели: государство страховалось от возможных негативных

проявлений процесса быстрой приватизации и сохранялась возможность организованной передачи транспортной техники соответствующим государственным структурам на случай чрезвычайных ситуаций. Организованные по типу автоколонн войскового типа, казенные предприятия объединены в Республиканское автотранспортное предприятие (РГАП). Права уполномоченного органа по отношению к нему осуществляет Министерство транспорта и коммуникаций.

Автомобильные дороги в Республике Казахстан находятся в государственной собственности. Для обеспечения их содержания и ремонта в системе Министерства транспорта и коммуникаций создано Республиканское государственное предприятие "Казавтодор". В настоящее время на балансе его областных подразделений находится как республиканская, так и местная сеть автомобильных дорог.

Территориальные подразделения РГП "Казавтодор" на основе технического осмотра и инструментальной диагностики формируют предложения по потребности в ремонтных работах и требуемым ассигнованиям. Комитет автомобильных дорог и автомобильного транспорта в пределах выделенных бюджетных средств формирует общую программу дорожных работ на текущий год и организует на конкурсной основе заключение договоров с исполнителями. В настоящее время рынок автодорожных услуг, помимо государственных предприятий РГКП "Казавтодор", представлен более чем 35 строительными подразделениями различной формы собственности и организации труда.

2.5 Финансовое обеспечение автотранспортного сектора

Согласно Закону Z947000_ "О транспорте Республики Казахстан" на автомобильном транспорте действуют свободные тарифы. Поэтому государство, в лице республиканских и местных исполнительных органов, несет финансовое бремя по содержанию только объектов РГАП, автомобильных дорог и дорожных сооружений. Остальные субъекты рынка находятся на полном самообеспечении.

Дочерние предприятия РГАП имеют на балансе в среднем до 100 автомобилей, 80% из которых эксплуатируются сверх амортизационного срока. Как правило, такие предприятия дислоцированы на базе крупных автотранспортных предприятий советского типа, которые проектировались и были построены из расчета на обслуживание 400-500 единиц подвижного состава. Огромные расходы на содержание неиспользуемых производственных мощностей, ограничения по хозяйственной деятельности и менеджменту, а также скудное бюджетное содержание делают такие предприятия убыточными, вызывая их деградацию. Последнее обстоятельство никак не может способствовать решению поставленных перед предприятиями РГАП задач.

До 1999 года основным источником финансирования автомобильных дорог являлся Дорожный фонд, собиравший ежегодно до 100-120 млн. долл. США. В 1999 году решением Правительства Дорожный фонд был упразднен и в настоящее время финансирование автомобильных дорог осуществляется из бюджетов различного уровня

. Положение осложняется тем, что содержание и ремонт республиканских дорог обеспечивается за счет соответствующих программ республиканского бюджета, а местных дорог - из средств местных бюджетов. Размытая ответственность за состояние местной дорожной сети, а также крайне неудовлетворительный уровень финансового обеспечения (см. рис. 13) способствуют ускоренному процессу разрушения автомобильных дорог. Так, если в 1991 году протяженность отремонтированных дорог составляла 10631 км, то в 1999 году всего 100 км.

Рис. 13 Динамика финансирования автомобильных дорог
(диаграмма см. бумажный вариант)

Потребность в денежных средствах на ремонт и содержание международных автомобильных дорог, исходя из норм затрат на республиканские автомобильные дороги по межремонтным срокам службы составляет 17,2 млн. долл. США. Потребности в ассигнованиях на капитальный ремонт дорог и мостов, строительство и реконструкцию отдельных их участков оцениваются в 1,5 млрд. долл. США. С учетом ограниченных возможностей бюджета работы предусматривается выполнять поэтапно: ликвидация грунтовых и гравийных разрывов, ремонт аварийных мостов и капитальный ремонт наиболее нагруженных перегонов - в 2000-2006 годах и упрочнение дорожных одежд, восстановление ровности их покрытий на сети международных автомобильных дорог - в 2006-2010 годах.

Непринятие экстренных мер и продление сложившейся ситуации приведет к тому, что в ближайшие годы будет необходимо выполнить реабилитацию всей сети международных автомобильных дорог.

3. Водный транспорт

В силу, прежде всего, географических особенностей водный транспорт до недавнего времени играл незначительную роль в экономике Казахстана. Основной причиной этому служила ограниченность сферы его деятельности по территориальному признаку и сезонность работы. Вместе с этим данный сектор ТК может характеризоваться достаточно высокой провозной способностью при минимальной себестоимости перевозок.

3.1 Речной транспорт

В Казахстане имеется по существу только две судоходные реки - Иртыш и Урал.

На Иртыше в городах Павлодар, Семипалатинск и Усть-Каменогорск имеются речные порты, крупнейшим из которых является ОАО "Павлодарский речной порт". Перевозки пассажиров и грузов осуществляют акционированные подразделения бывшего Верхне-Иртышского пароходства.

В настоящее время сквозное судоходство на реке Иртыш нарушено из-за незавершенного строительства Шульбинского шлюза. Другая проблема лежит в плоскости межправительственных соглашений с Китайской Народной Республикой об использовании трансграничных рек Или и Черный Иртыш. Существуют опасения, что

строительство ирригационных систем на реке Черный Иртыш, ведущееся в Китае, может привести не только к потере судоходства на всем протяжении реки Иртыш, но и к более серьезным экологическим последствиям для всего Прииртышья.

Река Урал является судоходной вплоть до г. Оренбург (Российская Федерация). На казахстанском участке реки имеются два речных порта в городах Атырау (ОАО "Атырауозенпорты") и Уральске (ОАО "Уралречфлот"). Проблемными вопросами развития данной транспортной артерии являются функционирование Урало-Каспийского канала и необходимость реконструкции имеющихся портовых баз.

В период с 1990 по 1999 год инвентарный парк речных судов подвергся резкому сокращению - примерно с 1000 до 320 единиц. Распределение речных судов по назначению приведено на рис 14. Более 80% парка выработало свой ресурс.

Рис. 14 Распределение плавсредств по назначению
(диаграмма см. бумажный вариант)

Состояние внутренних водных перевозок во многом определяется состоянием судоходных путей. К сожалению, финансовых средств, выделяемых казенным предприятиям водного транспорта, явно недостаточно и их выделение не осуществляется в полном объеме (см. рис. 15).

Рис. 15 Финансирование казенных предприятий водного транспорта
(диаграмма см. бумажный вариант)

Ежегодное сокращение государственных ассигнований на содержание водных путей приводит к закрытию отдельных их судоходных участков, что сдерживает рост объема перевозок и не отвечает требованиям безопасности судоходства.

3.2 Морской транспорт

С момента приобретения независимости транспортный потенциал Каспийского моря приобретает для Казахстана все возрастающий интерес. Этому служат не только морские связи с прикаспийскими государствами, но и потенциальные возможности выхода в бассейны Черного и Балтийского морей через судоходные реки и каналы Российской Федерации.

Освоение Казахстаном морских перевозок на Каспии стимулируется бурным развитием нефтедобычи в западных регионах страны, а также необходимостью более полной реализации своих экспортных возможностей в направлении Кавказа и стран Персидского залива.

После распада СССР весь морской флот, принадлежавший Каспийскому морскому пароходству, был национализирован Азербайджаном. В настоящее время под его флагом эксплуатируется 4 сухогруза и свыше 30 танкеров, а азербайджанская компания "Каспийское морское пароходство" является крупнейшим оператором в бассейне Каспийского моря.

Республика Туркменистан имеет собственный морской торговый флот в составе

четырёх сухогрузов, три из которых эксплуатируются на Каспии. Туркменистан планирует расширить свой флот путем приобретения танкера для последующего его использования в бассейне Каспийского моря.

Исламская Республика Иран осуществляет морские перевозки по Каспийскому морю с использованием четырех сухогрузных судов.

Кроме перечисленного в перевозках на Каспии принимают участие значительное количество судов класса "река-море", принадлежащих различным пароходствам Российской Федерации.

Казахстан представлен на Каспии национальной морской судоходной компанией "Казмортрансфлот", созданной в 1998 г. В рамках развития этой компании планируется приобретение судов смешанного плавания "река-море".

Основными портами на Каспийском море являются:

- Астрахань - речной порт, Оля - строящийся морской порт и Махачкала (Российская Федерация);
- Баку и Дюбенди - нефтеналивной терминал (Азербайджан);
- Бандар-Азали (Исламская Республика Иран);
- Туркменбаши (Республика Туркменистан);
- Актау - морской торговый порт, Баутино - морская база и Атырау - речной порт (Республика Казахстан).

Они позволяют осуществлять активную внешнеэкономическую деятельность в Прикаспийском регионе.

В настоящее время в Казахстане завершён первый этап реконструкции Актауского морского торгового порта. Его мощности по нефтеналивным грузам увеличены до 8 млн. тонн в год, по сухим грузам до 1,5 млн. тонн в год, в том числе по насыпным - до 300 тыс. тонн в год и контейнерам - до 24 тыс. тонн в год. Ведутся работы по реконструкции паромного терминала, которые предусматривают восстановление паромных перевозок не только автомобильного транспорта, но и железнодорожных вагонов.

Динамика перевозок через порт Актау представлена на рис. 16.

Рис. 16 Динамика перевозок грузов через порт Актау (диаграмма см. бумажный вариант)

Показательны темпы прироста морских перевозок: за 10 месяцев 2000 года в порту Актау обработано 664,6 тыс. тонн сухих грузов и около 2,7 млн. тонн нефти и нефтепродуктов, что превысило запланированные показатели на 162 % по сухогрузам и 102% по нефти. В сравнении с аналогичным периодом 1999 года общая перевалка грузов возросла на 80 % или на 1488,5 тыс. тонн, в том числе перевалка нефти - на 61 % или на 1024 тыс. тонн, перевалка сухогрузов - на 232 % или на 464,6 тыс. тонн.

Вместе с этим в настоящее время не полностью используются мощности порта Актау.

4. Воздушный транспорт

Воздушный транспорт отличают высокие скорости доставки пассажиров и грузов. Однако его услуги характеризуются большой себестоимостью, зависимостью от погодных условий, а также ограниченностью габаритов и массы перевозимых грузов. Поэтому этот сектор ТК ориентирован преимущественно на обеспечение дальних пассажирских перевозок, а также срочной доставки мелкопартионных и дорогостоящих г р у з о в .

Динамика основных показателей работы воздушного транспорта проиллюстрирована на рис. 17 и 18.

Рис. 17 Объемы перевозок пассажиров и пассажирооборот
на воздушном транспорте
(диаграмма см. бумажный вариант)

Рис. 18 Объемы перевозок грузов и грузооборот на воздушном
т р а н с п о р т е
(диаграмма см. бумажный вариант)

В распоряжении гражданской авиации Казахстана имеется около 50 тыс. км авиалиний. Воздушные маршруты в ряде случаев не оптимальны по протяженности из-за наличия на территории республики российских военных полигонов (Капустин Яр, Б а й к о н у р , С а р ы - Ш а г а н) .

По состоянию на 01.01.2000 года в Республике Казахстан действовал 21 аэропорт с квалифицированными аэродромами, из которых 20 аэропортов отнесены к аэропортам республиканского значения, 1 - областного. В их числе 8 аэропортов находятся в республиканской собственности, 8 - в коммунальной собственности, остальные - в ч а с т н о й .

Для большинства аэропортов характерно отсутствие объемов перевозок, которое аэропорты пытаются компенсировать повышением тарифов. Такие действия приводят к дальнейшему снижению объемов перевозок.

Увеличение количества самолето-вылетов в сутки, выполняемых казахстанскими авиакомпаниями, наблюдается только в аэропортах городов Алматы и Астаны. В остальных аэропортах количество самолето-вылетов имеет устойчивую тенденцию к с н и ж е н и ю .

В Республике Казахстан воздушные перевозки на регулярной и чартерной основе осуществляют 48 авиакомпаний. Только 38 авиакомпаний имеют собственный парк воздушных судов, остальные компании осуществляют свою деятельность на а р е н д у е м о й т е х н и к е .

Одним из стабильно работающих предприятий отрасли гражданской авиации остается РГП "Казаэронавигация". Доходы от аэронавигационного обслуживания в 1999 году увеличились почти на 50% относительно предшествующего года. Отмеченный прирост обусловлен обслуживанием преимущественно иностранных

а в и а к о м п а н и й .

В республике общее количество воздушных судов составляет 603 единицы, в том числе 526 самолетов (из них 343 - самолеты типа Ан-2) и 77 вертолетов. В настоящее время из общего количества воздушных судов исправных самолетов - 37 %, вертолетов - 59 %. Средний возраст воздушных судов составляет свыше 20 лет. При ресурсе планеров, равном 25 годам (назначается заводами-изготовителями), износ парка воздушных судов в Казахстане составляет более 90 %.

Эксплуатанты воздушных судов в основном используют неконкурентоспособные на международных воздушных линиях воздушные суда производства СНГ. Наблюдается дефицит воздушных судов, соответствующих по своим технико-экономическим параметрам современным требованиям. Обновление парка воздушных судов ф а к т и ч е с к и п р и о с т а н о в л е н о .

Для сохранения рынка авиационных услуг и создания конкуренции на международных авиалиниях в 1999 году были взяты в лизинг самолеты корпораций "Боинг" и "Эйрбас Индастри" типа Б-737-200 и А-310-300. Однако использование данных воздушных судов осложнено условиями и сроками лизингодателей, что привело к росту убытков авиаперевозчиков.

В целом для казахстанской авиации характерно несбалансированное развитие - авиакомпания, аэронавигация и аэропорты пытаются самостоятельно осуществлять политику своего развития без необходимой взаимосвязи и координации деятельности. В данном секторе ТК в наибольшей степени проявляется необходимость государственного воздействия на процессы последующего развития.

5. Трубопроводный транспорт

Запасы углеводородного сырья в Республике Казахстан оцениваются как одни из самых высоких в мире. Однако их качество, удаленность от основных рынков сбыта, необходимость транспортировки по территориям определенных государств, конкурирующих с Казахстаном по их поставкам (РФ, Азербайджан, Туркменистан, Иран), предъявляет жесткие требования по организации процесса транспортировки с обеспечением минимальной его себестоимости. В этом отношении трубопроводный транспорт может предоставлять наилучшие возможности.

Данный сектор ТК характеризуется:

- высокой устойчивостью работы в любых климатических условиях;
- низкой себестоимостью перекачки, обусловленной простотой эксплуатации, высокой степенью механизации и автоматизации работ;
- большими капитальными затратами при строительстве трубопроводов, но минимальными капиталовложениями на единицу перевозок (при условии долгосрочной эксплуатации) по сравнению с другими видами

т р а н с п о р т а .

Нефтепроводы представляют собой две изолированные системы, располагающиеся

одна в западных, а другая в восточных регионах республики.

Западная система нефтепроводов обеспечивает перекачку казахстанской нефти на Атырауский и российские нефтеперерабатывающие заводы, а также на экспорт, в страны дальнего зарубежья, по системе российских нефтепроводов.

Восточная система нефтепроводов предназначена для питания Павлодарского, Шымкентского и узбекских нефтеперерабатывающих заводов тюменской (Российская Федерация) нефтью.

В эксплуатации находятся 32 насосно-перекачивающие станции, 18 приемо-сдаточных пунктов, 2 наливные эстакады (гг. Атырау, Макат), железнодорожная сливная эстакада (НПС Актау). Более 70% основных фондов находятся в эксплуатации свыше 10 лет, 5% - более 30 лет. По этой причине уровень аварийности превышает 6 аварий на каждые 1000 км нефтепроводов.

Суммарная пропускная способность нефтепроводов достигает 86 млн. тонн нефти в год, однако они в настоящее время преимущественно в западных регионах. Восточная нефтепроводная система, в силу объективных экономических обстоятельств, практически бездействует.

Газопроводы на территории Республики Казахстан являются преимущественно транзитными (магистральные линии газопроводов "Бухара-Урал" и "Средняя Азия-Центр") располагаются в малонаселенных районах Центрального и Северо-Западного Казахстана. Их использование для внутренних нужд на отдельных участках в Северном Казахстане незначительно. В южных регионах республики действует газопровод, питающий бухарским газом Шымкентскую, Жамбылскую и Алматинскую области Казахстана, а также Кыргызстан.

На газопроводах действует более 20 компрессорных станций (более 300 газоперекачивающих агрегатов различных типов). Для сглаживания сезонной неравномерности потребления используются два подземных хранилища: Акыр-Тобе (емкостью 0,7 млрд.м³) и Базойское (емкостью 3,6 млрд. м³). Износ по магистральным газопроводам составляет порядка 7 %, по парку газоперекачивающего оборудования - от 60 до 90 %.

Суммарная пропускная способность газопроводов превышает 200 млрд.м³ в год.

Сложившееся территориальное размещение и пропускные способности отдельных ниток нефте- и газопроводов не обеспечивают оптимального распределения добываемого в республике углеводородного сырья. На внутреннем рынке это оборачивается простоями нефтеперерабатывающих заводов и периодическими всплесками топливного кризиса, низким уровнем газификации в стране. С внешнеэкономической точки зрения такое положение сдерживает добычу, прежде всего, нефти. В связи с последним обстоятельством в Казахстане ведется интенсивный поиск альтернативных путей ее транспортировки. Одним из промежуточных решений проблемы является завершение строительства и пуск в эксплуатацию нефтепроводов

Каспийского Трубопроводного Консорциума, связывающего западный Казахстан с российским портом Новороссийск на побережье Черного моря.

Постоянно растущий со стороны многочисленных государств, крупнейших нефтяных компаний интерес к освоению углеводородных ресурсов Казахстана базируется на предполагаемом наличии в республике больших запасов нефти и газа.

Поэтому проблема транспортировки нефти на экспорт и определение будущих маршрутов нефтепроводов имеет стратегическое значение для Казахстана.

Как указывалось выше, из-за отсутствия самостоятельного выхода Казахстана на мировые рынки сбыта нефти, основной объем нефти транспортируется через территорию соседних государств-участников СНГ. Это трубопроводная система "Дружба", позволяющая транспортировать нефть через экспортные терминалы Черного и Балтийского морей, а также Транскавказский транспортный коридор (Актау-Баку-Батуми) к рынкам Европы.

Политика Казахстана в выборе путей транспортировки углеводородного сырья на экспорт основывается на многовекторном подходе, т.е. рассмотрении всех возможных вариантов строительства трубопроводных маршрутов и нефтеналивных терминалов.

Развитие трубопроводной инфраструктуры обусловлено темпами роста добычи и развития месторождений по регионам.

В связи с этим на период 2001-2006 гг. намечены приоритетные проекты развития нефтетранспортной инфраструктуры Республики Казахстан в зависимости от источников финансирования.

Одним из первых проектов является проект Каспийского трубопроводного консорциума, первая очередь которого вступит в строй во второй половине 2001 года.

В настоящее время ведется осуществление и подготовка нескольких крупных проектов реконструкции и строительства экспортных трубопроводов:

расширение пропускной способности существующего нефтепровода Атырау- Самара до 15 млн. тонн нефти в год;

строительство нефтепровода Аксай-Большой Чаган-Атырау для транспортировки нефти с месторождения Карачаганак;

нефтепровод Кенкияк-Атырау, который позволит экспортировать нефть с месторождений Актюбинской области;

увеличение пропускной способности Транскавказского транспортного коридора до 10 млн. тонн нефти в год.

Учитывая ограниченные возможности экспортного нефтепровода Атырау- Самара, в среднесрочной перспективе нераспределенные ресурсы нефти для транспортировки через порт Актау составят порядка 2,0 млн. тонн в год, с возможным снижением объемов на первом этапе из-за ввода в эксплуатацию нефтепровода КТК.

Но существует большая вероятность того, что в связи с интенсивным наращиванием объемов добычи нефти уже в будущем году намечается рост добычи

бузачинской нефти, что позволит компенсировать снижения объемов в направлении порта. Так, уже в будущем году в результате интенсивного наращивания объемов производства, рост добычи нефти на месторождениях полуострова Бузачи достигнет уровня в 5,0 млн. тонн ежегодно.

В связи с этим возрастает актуальность использования порта Актау. Это направление может быть как самостоятельным проектом, так и частью Транскаспийской транспортной системы экспорта через Иран и в направлении Махачкала-Новороссийск, с использованием существующих и созданием дополнительных транспортных мощностей в Казахстане и транзитных странах.

Другие перспективные проекты и направления находятся на различных стадиях разработки технико-экономических обоснований, оценки стратегических, политических и региональных реалий. Это строительство нефтепровода Западный Казахстан-Китай, нефтепровода Казахстан- Туркменистан-Иран и, при наличии необходимых ресурсов, строительство Транскаспийской транспортной системы для транспортировки углеводородного сырья на рынки Западной Европы и Средиземноморья.

Поиск дополнительных направлений экспорта нефти на Запад является одним из актуальных вопросов в нефтяном бизнесе Казахстана.

В течение последних трех лет рассматривались варианты транспортировки нефти через румынское и болгарское направление, призванных компенсировать трудности прохождения судов с большим дедвейтом обмелевших Дарданеллского и Босфорского проливов.

Транспорт от Черного моря до рынков Европы (через порты Румынии и Болгарии).

Данные маршруты являются дополнительными схемами транспортировки, в случае ограничения транспортировки через пролив между Черным и Средиземными морями.

О д е с с а - Б р о д ы

К о н с т а н ц а - Т р и е с т

Б у р г а с - Ф л о р е

Б у р г а с - А л е к с а н д р у п о л и с .

Необходимо отметить, что оценочный потенциал углеводородного сырья в РК исключительно высок и продолжает усиливаться и в текущий период.

Ожидаемый объем добычи нефти и газового конденсата в целом по республике в 2000 году составил 33,5 млн. тонн, к 2005 году - 60,0 млн. тонн и к 2010 году достигнет 100,0 млн. тонн.

Однако наличие крупных запасов сырья - обязательное, но недостаточное условие для развития нефтегазовой отрасли.

Поэтому строительство транспортной инфраструктуры для обеспечения максимального доступа нефтегазодобывающих компаний к экспортным маршрутам является одним из приоритетных направлений развития нефтегазовой отрасли.

6. Транзитный потенциал

Транзитные перевозки органично вписываются в геополитические интересы любого государства, так как, с одной стороны, обеспечивают приток дополнительных капиталов и создание новых рабочих мест, а с другой стороны - стимулируют привлечение в страну и развитие современных технологий, причем не только в транспортной сфере, ускоряя тем самым интеграционные процессы в национальной экономике.

Транзитный потенциал обеспечивается двумя основными составляющими - наличием в сопредельных странах емких, развивающихся рынков и эффективностью транспортной системы на территории транзита.

С точки зрения расположения внешних рынков транзитный потенциал Республики Казахстан имеет смысл рассматривать в двух аспектах региональном и трансконтинентальном, так как каждый из них имеет свои отличительные признаки и по существу разное направление.

6.1. Региональный транзит

Определяющими факторами регионального транзита являются тесная взаимосвязь экономических систем и большая взаимозависимость рынков всех постсоветских государств, а также достаточно хорошо отлаженная со времен СССР транспортно-коммуникационная инфраструктура.

В региональном аспекте транзитный потенциал Казахстана чрезвычайно высок, так как торговые связи большинства среднеазиатских республик с Российской Федерацией проходят по его территории, а экономические системы этих государств исторически длительное время формировались в ориентации друг на друга. Трудно, например, предположить, что сельскохозяйственная продукция республик Средней Азии может в ближайшее время найти более эффективные рынки сбыта, чем на Урале или в Восточной Сибири, или что относительно дешевые и качественные товары российского производства будут полностью вытеснены из региона продукцией, произведенной в более отдаленных уголках земного шара.

К этому следует также добавить, что среднеазиатские республики (как и Казахстан) имеют выходы на мировые рынки пока что преимущественно через территорию Российской Федерации, а, следовательно, и через территорию Казахстана. Западные, южные и юго-восточные альтернативные связи этих стран с внешним миром (через Азербайджан, Иран, Афганистан, Пакистан или Китай) ограничены либо большой политической нестабильностью в отдельных странах, либо тяжелыми в транспортном отношении условиями горного Памира.

Генеральное направление регионального транзита в Казахстане - меридиональное (Север-Юг), достаточно хорошо обеспечено транспортной инфраструктурой. В этом направлении пролегают три железнодорожные магистрали:

- Шенгельды (граница Узбекистана)-Арысь-Кызылорда-Актобе-Уральск-

- (граница Российской Федерации с выходом на Самару);
- Арысь-Луговое (граница Кыргызстана)-Шу-Караганда-Астана-Петропавловск-(граница Российской Федерации с выходом на Урал и западносибирские регионы);
- Шу-Алматы-Актогай-Семипалатинск (граница Российской Федерации с выходом на Алтай и Центральную Сибирь).

На юге страны имеются два стыка с железными дорогами Узбекистана (станция Шенгельды) и Кыргызстана (станция Луговая). На севере, на всей протяженности границы с Российской Федерацией с запада на восток, имеется одиннадцать стыков с российскими железными дорогами, часть из которых в настоящее время не работает. Не работает также и железнодорожный стык с узбекской железной дорогой на станции Бейнеу в Западном Казахстане.

Из всех транзитных перевозок железнодорожным транспортом в Казахстане, оцениваемых в 1998 году на уровне 6,0 млн. тонн грузов, региональный транзит составляет до 85%.

Основные направления автомобильных перевозок в региональном транзите совпадают с железнодорожными и дополняются в Западном Казахстане маршрутами:

- из Каракалпакстана (Узбекистан) через Бозой, Карабутак с выходом на границы Российской Федерации в районе Урала и Западной Сибири;
- из Туркменистана через Бекдаш, Жана-Узень, Бейнеу, Жетыбай с выходом на европейскую часть Российской Федерации или Урал.

Транзитные перевозки автомобильным транспортом выполняются преимущественно операторами Узбекистана, Российской Федерации и Кыргызстана (соответственно 30-40, 20-30 и 10-20% по итогам последних трех лет).

Общие объемы регионального транзита имеют устойчивую тенденцию к снижению. Так, по железным дорогам транзитные грузопотоки в 1999 году сократились более чем в 20 раз по отношению к 1989 году. В 1999 году автомобильный транзит оценивался в объеме порядка 260 тыс. тонн, что на 30% меньше, чем в предыдущем 1998 году. Такое положение объясняется продолжающейся стагнацией экономик постсоветских государств и ухудшением технического состояния транспортной инфраструктуры в Казахстане. Нельзя также сбрасывать со счетов охлаждение взаимных экономических интересов этих государств, которые обусловлены, в том числе, нефизическими препятствиями на пути перемещение грузов и пассажиров между ними.

6.2. Трансконтинентальный транзит

Анализ мировой экономики выявляет три доминирующих в глобальном масштабе региона: Северную Америку, Европу и страны Юго-Восточной Азии, включая Китай. Если в первых двух сосредоточены основные капиталы и достигли наивысшего уровня технологии производства, то в последнем сосредоточено более трех четвертей всего населения планеты. К концу XX века страны Азиатско-Тихоокеанского региона

демонстрировали устойчивый рост валового внутреннего продукта (5-7 % ежегодно) и внешней торговли (9-14 % ежегодно). По некоторым оценкам на этот регион уже сейчас приходится до 60 % мирового производства и 40 % мировой торговли. В этих условиях грузоперевозки между Европой и Юго-Восточной Азией привлекают порядка 100 млрд. долларов в год.

Дальнейшее развитие и совершенствование экономических связей подталкивает к скрупулезному исследованию альтернативных маршрутов движения по морю или континентальным путем. Самые общие оценки показывают, что при транспортировке товаров из Юго-Восточной Азии в Европу (или наоборот) по суше можно выигрывать во времени до 10 дней. Проблема состоит в обеспечении таких скоростей доставки и минимизации всех транспортных издержек при движении товарных потоков. Используя европейский опыт, различными международными организациями предпринимаются попытки формирования на Азиатском континенте транспортных коридоров. При этом самое пристальное внимание уделяется анализу и прогнозам политического развития в странах и регионах, обладающих транзитным потенциалом. Для предоставления перевозчикам определенной свободы выбора, обеспечения саморазвития (за счет конкуренции) и безопасности перевозок, а также с целью снижения риска возникновения нефизических преград в рассмотрение принимается несколько параллельных ходов.

Приоритетные направления транспортных связей между Востоком и Западом, характеризующиеся крупными и устойчивыми грузо- и пассажиропотоками, были определены на Второй Общеевропейской Конференции по транспорту (о. Крит, 1994 г.). Они нашли свое отражение в девяти паневропейских транспортных коридорах. В последующем количество коридоров было увеличено до десяти (г. Хельсинки, 1997 г.), а отдельные из них продлены по территории России до городов Нижний Новгород, Новороссийск и Астрахань (г. Санкт-Петербург, 1998 г.).

На международных конференциях Трансевразия-97, 98 и 2000 (гг. Алматы и Астана) по инициативе Казахстана обсуждались проблемы формализации основных евроазиатских коридоров и стыковки их с паневропейскими. В этом процессе приняли активное участие заинтересованные страны и различные международные организации. В рамках достигнутых соглашений Европейской Экономической Комиссией и Социально-Экономической Комиссией для Азиатско-Тихоокеанского региона ООН были подготовлены предложения по формированию пяти приоритетных транспортных направлений, которые на Второй Международной Евроазиатской Конференции по транспорту (г. Санкт-Петербург, 2000 г.) были конкретизированы и обозначены в виде следующих коридоров:

- ТРАССИБ*): Западная Европа (паневропейские коридоры NN II, III и IX) - Китай, Корейский полуостров и Япония через Украину, Российскую Федерацию, Казахстан и/или Монголию;

- ТРАСЕКА: Юго-Восточная Европа (паневропейские коридоры NN IV, VII, VIII и IX) - Центральная Азия через Черное море, Кавказ и Каспийское море; _____ ТРАНСИБ*) следует признать неудачным названием для данного коридора, т.к. аналогичное название уже имеет существующая в России железнодорожная линия

- Центральный: Юго-Восточная Европа (паневропейский коридор N IV) - Китай через Турцию, Исламскую Республику Иран и страны Центральной А з и и ;

- Южный: Юго-Восточная Европа (паневропейский коридор N IV) - Юго-Восточная Азия через Турцию, Исламскую Республику Иран и страны Ю ж н о й А з и и ;

- Север-Юг: Северная Европа (паневропейский коридор N IX)- Персидский залив через Российскую Федерацию и страны Центральной Азии или К а в к а з .

Принятые политические решения по формированию транспортных коридоров являются дополнительным аргументом для привлечения инвестиций международных финансовых институтов на развитие транспортных инфраструктур стран, по территориям которых проходят выбранные маршруты.

Четыре из пяти упомянутых коридоров представляют значительный интерес для Казахстана. Во-первых, они могут проходить по его территории и использовать для своего формирования существующую в Казахстане сеть железных и автомобильных дорог, морской торговый порт Актау, а также размещенные в их зоне грузовые и пассажирские терминалы, другие объекты транспортной инфраструктуры. Во-вторых, посредством этих коридоров Казахстан получает дополнительные выходы на международные рынки, в ряде случаев - альтернативные российским.

Стратегическая ориентация трансконтинентального транзита через Казахстан - Восток-Запад. С учетом дальности предполагаемых перевозок упор делается на железнодорожный транспорт. Вместе с тем совершенно очевидно, что развитие трансконтинентального транзита будет способствовать и развитию регионального транзита в том же направлении: Китай-Российская Федерация, Китай-Средняя Азия, Российская Федерация-страны Южной Азии.

Железнодорожный вариант коридора ТРАНСИБ в подварианте через Казахстан пересекает республику с востока на запад по направлению Дружба - Актогай - Моинты - Акмола - Кокшетау - Пресногорьковская/Петропавловск. В границах коридора действует ряд сортировочных станций, крупнейшие из которых: Караганда-Сортировочная, Сороковая, Кокчетав I, а также ряд крупных контейнерных терминалов (Дружба, Караганда, Акмола, Кокчетав), оборудованных необходимыми механизмами для переработки крупнотоннажных контейнеров. Более половины протяженности коридора ТРАНСИБ в границах Казахстана составляют

электрифицированные двухпутные линии, оборудованные современными системами автоматики и имеющие значительный резерв провозной способности. Однако однопутные участки (Дружба-Актогай и Саяк-Моинты) требуют значительного объема реабилитационных работ. Кроме этого требуется адекватное развитие погранперехода Дружба-Алашанькоу с китайской стороны.

Автомобильный вариант коридора ТРАНССИБ на территории Казахстана представлен трассой Майкапшагай-Семипалатинск-Павлодар-Омск и может быть дополнен на китайской границе погранпереходом Бахты.

Коридор ТРАСЕКА в значительной степени повторяет Центральный коридор и по своему главному назначению формируется как выход из среднеазиатского региона через Каспийское море, Кавказ и Черное море в европейские страны. Поэтому для Казахстана это в большей степени альтернативный российскому выход в Европу.

Железнодорожный вариант Центрального коридора в границах Казахстана проходит по направлению Дружба-Актогай-Алматы-Арысь-Шенгельды. В пределах коридора имеются сортировочные станции Актогай, Алматы, Шу, Луговая, Жамбыл, Шымкент, Арысь и крупные контейнерные терминалы на станциях Дружба, Алматы, Жамбыл, Шымкент, осуществляющие переработку крупнотоннажных контейнеров. В настоящее время на всем протяжении казахстанского участка Центрального коридора имеется резерв провозной способности. Однако в дальнейшем, с ростом объема перевозок, для повышения его эксплуатационных показателей кроме реконструкции участка Дружба-Актогай потребуется выполнение комплекса работ по реабилитации однопутных участков между станциями Актогай и Алматы.

Автомобильный вариант Центрального коридора на территории Казахстана представлен трассой Хоргос-Алматы-Бишкек-Тараз-Шымкент-Ташкент.

Для обеспечения транспортной деятельности коридора Север-Юг на казахстанской территории может использоваться железнодорожная линия Аксарайская-Макат-Бейнеу и далее через Узбекистан и Туркменистан с выходом на Иран. Однако в настоящее время участок Бейнеу-Узбекистан законсервирован преимущественно по причинам чрезмерного количества нефизических препятствий для движения пассажиров и грузов на узбекско-туркменских участках дороги. Провозная способность казахстанских участков железной дороги по данному коридору определяется развитием транспортных связей через морской порт Актау. В настоящее время она составляет 30-50 % от проектной мощности. Вместе с этим прогнозируемые грузопотоки могут потребовать поэтапной укладки второго пути на участке Макат-Бейнеу.

Сортировка вагонов в пределах коридора осуществляется на станциях Макат и Атырау. Контейнерные терминалы на станциях Мангышлак и Атырау имеют обустройства для переработки крупнотоннажных контейнеров.

Автомобильный вариант коридора Север-Юг на территории Казахстана представлен трассой Уральск-Атырау-Жетыбай-Бейнеу-Жана Узень-Бекдаш и далее

через Туркменистан с выходом на Иран. Со стороны российской границы эта трасса может быть дополнена участком Котьяевка-Уральск.

6 . 3 . А в и а т р а н з и т

Воздушные маршруты через территорию Казахстана являются выгодными для иностранных авиакомпаний, выполняющих полеты между Европой и Юго-Восточной Азией, так как позволяют значительно сокращать протяженность маршрутов.

Основные полеты в транзитном сообщении выполняются по трем маршрутам, имеющим следующую классифицированную аббревиатуру:

- А Р И С А - С А Р И Н ;
- А Р И С А - О Д И В А ;
- А З А Б И - Т И Р О М .

На указанные маршруты приходится более двух третей всего транзитного авиапотока через Казахстан. Объем полетов через воздушное пространство республики в настоящее время составляет около 100 тысяч воздушных судов в год, из них более половины приходится на транзит.

Общее количество международных воздушных коридоров увеличилось с 56 в 1998 г. до 72 в 2000 г. Открыты дополнительные воздушные коридоры на границе Казахстана и сопредельных государств (Китай, Азербайджан, Узбекистан). Существующая сеть транзитных маршрутов в основном удовлетворяет потребности авиакомпаний, использующих воздушное пространство Республики Казахстан.

7. Транспортно-экспедиционная деятельность

В начале 90-х годов рынок транспортно-экспедиторских услуг в Республике Казахстан практически отсутствовал. Возникновение экспедиционного бизнеса оказалось востребованным не только из-за распада единого экономического пространства и появления на территориях постсоветских государств большого количества малых и средних предприятий различных организационно-правовых форм, но и общими тенденциями интеграционных процессов в мировую экономику. В связи с этим благотворное влияние на развитие экспедиционного бизнеса в Казахстане оказывает геополитическое положение страны.

В настоящее время в Республике Казахстан зарегистрировано более 150 экспедиторских компаний. Однако только менее 30 из них входят в Ассоциацию национальных экспедиторов Казахстана (АНЭК).

Политика невмешательства государства в процессы развития рынка транспортно-экспедиционных услуг обусловила значительную степень стихийности его развития, что в конечном итоге сказывается на качестве и стоимости предоставляемых услуг. До настоящего времени остаются не отработанными система взаимодействия перевозчика, экспедитора и заказчика, основанная на правовом и функциональном разграничении сфер деятельности участников рынка, а также система обеспечения гарантий и ответственности всех участников перевозочного процесса.

Таким образом, в этой сфере еще предстоит разработать "правила игры", а также предоставить условия для развития национальных мультимодальных операторов.

8. Комплексный анализ транспортного комплекса

Анализ путей развития и сложившейся ситуации в ТК Республики Казахстан позволяет выделить следующие общие закономерности.

В силу географических особенностей Республики Казахстан все сектора ТК развиваются преимущественно в одних и тех же направлениях и регионах, образуя своеобразные транспортно-коммуникационные артерии на обширных малозаселенных территориях.

ТК подвергся существенным институциональным преобразованиям и интегрирован в развивающуюся рыночную экономику Казахстана. Внутренняя (преимущественно в автомобильном и авиационном транспорте) и межвидовая (преимущественно между автомобильным и железнодорожным, железнодорожным и водным видами транспорта) конкуренция, а также соревнование с иностранными перевозчиками за освоение рынков транспортных услуг обеспечивают самосохранение и определенное самосовершенствование транспортных систем.

Вместе с этим достигнутые результаты институциональных преобразований не обеспечивают оптимального функционирования транспортной инфраструктуры, так как бюджетное финансирование ее составляющих, оставшихся в государственной собственности (автомобильные и железные дороги, водные пути, аэропорты и т.п.) или на балансе республиканских государственных предприятий, не всегда корреспондирует доходам и значимости ее деятельности.

Значительное сокращение объемов перевозок создало существенные запасы по провозной способности практически в каждом секторе ТК. Причем это заключение относится как к транспортной инфраструктуре, так и подвижному составу. Однако соответствующее снижение доходной части затрудняет содержание неиспользуемых активов, приводя к убыточности отдельных субъектов рынка и целых секторов отрасли.

Деятельность всех секторов ТК характеризуется низкой рентабельностью или убыточностью из-за снижения объемов перевозок, отставания роста доходных ставок от роста цен на потребляемые ресурсы. Для железнодорожного и авиационного транспорта положение усугубляется практически полным сохранением инфраструктуры и незначительным сокращением численности обслуживающего персонала.

Длительный инвестиционный голод и неудовлетворительное финансовое положение в отрасли не позволяют направлять собственные средства и банковские кредиты на обновление подвижного состава и объектов инфраструктуры, что ведет к

значительному износу основных средств и увеличению среднего возраста подвижного состава до критического. Не достаточно ясно определена роль государства в финансировании транспортной инфраструктуры.

8.1. Сильные стороны

К сильным сторонам, дающим надежды на эффективное развитие ТК и его положительное влияние на экономику Казахстана в целом, относятся:

положение объединяющего фактора, обеспечивающего единство и безопасность государства, предоставляющего внутренние и внешние экономические связи, а также социальные гарантии гражданам;

структурные преобразования в отрасли, ведущие к развитию свободного рынка транспортных услуг и привлечению частного капитала;

политическая воля на интеграцию в мировую экономику и ответная реакция мирового сообщества в виде инвестиций, а также предоставления возможностей по использованию транзитного потенциала;

более короткие (коридор ТРАНССИБ) и удобные (Центральный коридор) пути доставки грузов в трансконтинентальном евразийском сообщении, дающие формальный приоритет Казахстану по привлечению инвестиций;

практически безальтернативное обслуживание экономических связей республик Средней Азии с Российской Федерацией и мировыми рынками;

достаточное количество транспортных средств для обеспечения текущих объемов перевозок (за исключением городских пассажирских), позволяющее изыскивать внутренние резервы для технического перевооружения их парков;

достаточная в реальных экономических условиях сеть автомобильных дорог и аэропортов, не требующая в ближайшей перспективе масштабных капиталовложений на расширение.

8.2. Слабые стороны

При построении государственной транспортной политики следует особенно внимательно рассматривать слабые стороны ТК с тем, чтобы устранить возникшие по субъективным причинам и минимизировать те, которые носят объективный характер.

Слабые стороны ТК составляют:

хроническое отставание правового и нормативно-технического обеспечения отрасли в условиях переходной экономики, что не позволяет ей развиваться опережающими темпами по отношению к другим секторам экономики;

недостаточное или неадекватное правовое обеспечение международного сотрудничества, отсутствие механизмов реализации подписанных международных конвенций и межправительственных соглашений, что сдерживает интеграцию ТК в региональные и мировую транспортные системы;

существенная зависимость выходов на внешние рынки от одного партнера - Российской Федерации, что значительно ограничивает самостоятельность

принимаемых решений по вопросам реформирования ТК;

неоптимальная степень регулирующих воздействий государства в различных секторах ТК: от практически полной потери управляемости на автомобильном транспорте до достаточно жесткой регламентации деятельности на железнодорожном транспорте;

отсутствие долгосрочной Концепции и Программы развития ТК;

слабая межведомственная координация действий, примерами которой могут служить неуравновешенная налоговая и тарифная политика, неадекватное насыщение рынка топливно-смазочными материалами и т.п.;

слабая внутриведомственная координация действий, примерами которой могут служить отсутствие единого информационного пространства, дублирование обеспечивающих функций (связь, энергоснабжение на железной дороге), практическое отсутствие логистических центров и мультимодальных операторов, посредством которых реализуются передовые технологии перевозочного процесса;

крайне ограниченное бюджетное финансирование объектов транспортной инфраструктуры, находящихся в государственной собственности (автомобильные дороги, судоходные реки, аэропорты) и социально значимых пассажирских перевозок. Отсутствие инвестиционной привлекательности ТК из-за постоянно снижающихся объемов перевозок и невнятности самой инвестиционной политики государства;

низкая несущая способность автомобильных дорог, требующая больших эксплуатационных затрат на содержание и ремонт;

недостаточное развитие сети железных дорог, прежде всего, в направлении Восток-Запад, что приводит к большим перепробегам в межрегиональном сообщении;

ограниченная пропускная и перерабатывающая способность отдельных элементов транспортной инфраструктуры;

отсутствие собственного морского флота на Каспии, в результате чего значительная часть доходов от экспортно-импортных операций остается за пределами Республики Казахстан;

наличие военных полигонов Российской Федерации на территории Казахстана, препятствующее прокладке оптимальных трасс для внутренних и международных авиалиний;

высокая степень износа основных средств во всех секторах ТК, что ведет к неоправданно завышенным эксплуатационным затратам и перерасходу топлива;

низкие технические и технологические требования к транспортной технике и перевозочным процессам, что вызывает высокий уровень дорожно-транспортных происшествий и оказывает негативное воздействие на окружающую среду;

отсутствие квалифицированных кадров для развития торгового мореплавания, а также системы подготовки и аттестации специалистов морского транспорта;

наличие множества нефизических препятствий на пути передвижения пассажиров и

т о в а р о в ;

недостаточное представление (промоушн) казахстанских транзитных коридоров международным экспедиторам и грузовладельцам в Европе и Азии.

8 . 3 . В о з м о ж н о с т и

Для решения существующих проблем имеются определенные возможности, которые вытекают из следующего:

Республики Казахстан на протяжении всего периода своего независимого существования проводит последовательную политику, направленную на интеграцию в мировую экономическую систему. Эта политика обеспечивает высокий интерес различных международных организаций и иностранных инвесторов к минерально-сырьевому потенциалу Казахстана и желание в связи с этим вкладывать средства в развивающуюся экономику страны, в том числе в ТК;

процессы приватизации, ввиду сложности проблем справедливого перераспределения общественной собственности и во избежание конфликтных ситуаций различного толка, должны сопровождаться регулирующим воздействием государства. Возможности в этом плане не исчерпаны до конца и должны направляться на завершение структурных и институциональных преобразований в отдельных секторах ТК, координацию деятельности различных секторов ТК с целью минимизации затрат при их реформировании и обеспечение максимальной доходности от перевозочной деятельности, на создание условий по привлечению внутренних и внешних инвестиций для развития отрасли;

опыт развитых Европейских стран и Российской Федерации по созданию и деятельности региональных ассоциаций, представляющих и отстаивающих интересы различных представителей ТК на всех уровнях, а также выступающих с законодательными инициативами, показывает, что таким путем предоставляются широкие возможности по привлечению инициативы "снизу" для реформирования о т р а с л и ;

в ТК имеется большое количество неиспользуемых активов, которые могут быть использованы для привлечения инвестиций;

Республика Казахстан обладает необходимым производственно-техническим потенциалом, который способен обеспечивать работоспособность ТК, и квалифицированным кадровым потенциалом, регулярно пополняемым выпускниками высших и средних специальных учебных заведений;

в процессе рыночных преобразований удалось сохранить и поддержать деятельность научно-исследовательских и проектно-конструкторских организаций, которые способны оказывать консалтинговые услуги, проводить исследования и внедрять новые технологии в транспортном секторе на самом высоком уровне.

8 . 4 . У г р о з ы

Основные угрозы для эффективного развития ТК Республики Казахстан вытекают

из принятых темпов преобразований. Их суть сводится к следующему:

Сопредельные государства проводят активную политику по привлечению транзитных потоков на свою территорию. Так, казахстанскому варианту трансконтинентального коридора ТРАНССИБ значительную конкуренцию составляет Российская Федерация, имеющая богатый опыт работы на своей транссибирской железнодорожной магистрали и интенсивно прорабатывающая вопросы сокращения расстояний в восточной ее части не только с использованием транспортных сетей Казахстана, но и Монголии. Среднеазиатские республики (Кыргызстан и Таджикистан) уже осуществляют дорожные проекты по выходу в Китай, в обход казахстанского участка трансконтинентального Центрального коридора. Для развития трансконтинентального коридора Север-Юг в России ведется реконструкция морского порта Оля на Каспии. Очевидно, что приоритеты иностранных инвесторов будут склоняться в ту сторону, где отдача капиталовложений может наступить в более короткие сроки. Таким образом транспортная инфраструктура Казахстана может потерять основной резерв для своего развития.

Отсутствие таможенно-тарифных соглашений с государствами, по территории которых пролегают трансконтинентальные и региональные транспортные коридоры, ограничивают приток на них пассажиров и грузов. В результате этого ТК испытывает финансовые затруднения для обустройства транспортной инфраструктуры этих коридоров.

Зависимость казахстанского транзита от адекватного развития транспортных инфраструктур и согласованной поддержки политики транзитных коридоров в соседних странах (Китай, Российская Федерация, Узбекистан и др.).

Сложившиеся темпы обновления парка транспортных средств могут в ближайшее время свести имеющийся резерв провозных возможностей к нулю. В результате возникнет угроза не только обеспечения конкурентоспособности отечественных перевозчиков, но и динамичного развития экономики страны в целом.

Техническое состояние транспортных средств и объектов транспортной инфраструктуры, а также отмечаемые тенденции их ухудшения несут все возрастающую угрозу безопасности транспортного процесса и состоянию окружающей среды. Такое положение дел ведет к возникновению риска роста затрат во внетранспортной сфере.