

## **Об утверждении Программы развития транзитно-транспортного потенциала Республики Казахстан на 2004-2006 годы**

Постановление Правительства Республики Казахстан от 30 декабря 2003 года N 1351

В целях развития и эффективного использования транзитно-транспортного потенциала Республики Казахстан Правительство Республики Казахстан постановляет:

1. Утвердить прилагаемую Программу развития транзитно-транспортного потенциала Республики Казахстан на 2004-2006 годы.

2. Министерству транспорта и коммуникаций Республики Казахстан в январе и июле по итогам полугодия представлять в Правительство Республики Казахстан информацию о ходе реализации Программы.

3. Контроль за исполнением настоящего постановления возложить на Заместителя Премьер-Министра Республики Казахстан - Министра индустрии и торговли Республики Казахстан Мынбаева С.М. <\*>

**Сноска. В пункт 3 внесены изменения - постановлением Правительства РК от 13 января 2006 года N 38 .**

4. Настоящее постановление вступает в силу со дня подписания.

*П р е м ь е р - М и н и с т р*

*Республики Казахстан*

У т в е р ж д е н а

постановлением

Правительства

Р е с п у б л и к и            К а з а х с т а н

от 30 декабря 2003 года N 1351

### **Программа развития транзитно-транспортного потенциала Республики Казахстан на 2004-2006 годы**

#### **1. Паспорт**

#### **Н а и м е н о в а н и е**

Программа развития транзитно-транспортного потенциала Республики Казахстан на 2004-2006 годы.

#### **Основания для разработки Программы**

Стратегия развития Казахстана до 2030 года,

Постановление Правительства Республики Казахстан от 11 июня 2001 N 801 "Об

одобрении Концепции государственной транспортной политики Республики Казахстан "

Указ Президента Республики Казахстан от 15 августа 2003 года N 1165 "О дальнейших мерах по реализации Стратегии развития Казахстана до 2030 года",  
Постановление Правительства Республики Казахстан от 5 сентября 2003 года N 903 "О Плана мероприятий по реализации Программы Правительства Республики Казахстан на 2003-2006 годы",  
Протокол заседания Совета Безопасности Республики Казахстан от 16 октября 2003 года.

### **Основной разработчик**

Министерство транспорта и коммуникаций Республики Казахстан

### **Цель Программы**

Принятие комплекса актуальных на современном этапе первоочередных мер правового, организационного, технического, экономического и финансового характера, направленных на совершенствование и опережающее развитие транзитно-транспортного потенциала Казахстана для увеличения объема и повышения эффективности транзитных и экспортно-импортных перевозок по транспортным магистралям республики, а также конкретизация действий по реализации этих мер и определение целесообразной этапности их осуществления.

### **Задачи Программы**

институциональное укрепление и развитие транспортных коридоров и транзитных маршрутов страны на международном уровне;  
развитие и углубление двустороннего и многостороннего сотрудничества Республики Казахстан, направленного на устранение нефизических препятствий на пути движения пассажиров, грузов, информации и услуг;  
унификация и гармонизация транспортного законодательства Республики Казахстан в соответствии с международными конвенциями и соглашениями;  
минимизация негативного влияния внешних факторов на развитие транзитно-транспортного потенциала страны;  
модернизация, техническое перевооружение и развитие национальных транспортно-коммуникационных сетей;  
внедрение современных транспортных технологий, базирующихся на создании логистических систем обслуживания и развитии мультимодальных перевозок;  
совершенствование тарифной политики, учитывающей национальные интересы и обеспечивающей транзитную привлекательность транспортных коридоров страны;  
информационно-аналитическая и научно-техническая поддержка деятельности международных транспортных коридоров.

**Основные направления и механизмы реализации Программы. Необходимые ресурсы .**

Основные направления и механизмы по обеспечению выполнения программы и необходимые ресурсы для ее реализации определяются перспективными и годовыми планами субъектов Программы.

### **Источники финансирования Программы**

Основными источниками финансирования являются:

бюджетные средства и собственные средства субъектов рынка - на администрирование (государственное управление), разработку правового и нормативно-технического обеспечения, информационно-аналитического и научно-технологического сопровождения;

собственные средства субъектов рынка, а также внутренние и внешние заимствования - на создание логистических систем обслуживания (принцип единого оператора), реконструкцию, модернизацию, техническое перевооружение и строительство новых объектов транспортно-коммуникационного комплекса.

Объемы финансирования из республиканского бюджета определены в Индикативном плане социально-экономического развития Республики Казахстан на 2004-2006 годы, утвержденном постановлением Правительства Республики Казахстан

от	12	сентября	2003	года	№	926:
		- на	2004	год	-	9220,2 млн. тенге;
		- на	2005	год	-	1186,3 млн. тенге;

- на 2006 год - 351,5 млн. тенге.

### **Ожидаемые результаты**

Рост транзитных грузопотоков через территорию Республики Казахстан способствующих увеличению прямых и косвенных доходов Республики Казахстан от их обслуживания;

повышение качества предоставляемых транспортных услуг: увеличение скорости доставки и обеспечение сохранности грузов, сокращение транспортных издержек в расчете на единицу товара;

создание дополнительных рабочих мест в области дорожного и транспортного строительства, на предприятиях транспортной инфраструктуры, в сфере обслуживания;

укрепление торгово-экономических и политических связей с сопредельными государствами, что будет служить дальнейшей стабилизации политической ситуации и экономическому развитию в регионе;

привлечение в страну новых технологий.

Кроме этого, реализация Программы, помимо достижения целевых результатов, приведет к снижению транспортных издержек на внутренних перевозках, что будет происходить за счет освоения новых транспортных технологий и совершенствования транспортного процесса на модернизированных транспортных сетях.

## **Сроки реализации Программы**

Сроки реализации Программы - 2004-2006 годы.

### **2. Введение**

Формирование эффективных и надежно функционирующих евроазиатских трансконтинентальных связей приобретает в современных условиях глобализации экономики особую актуальность. Связано это с расширением торгово-экономических, научно-технических и культурных связей, в основе которых лежит межгосударственное сотрудничество для обеспечения национальных и региональных интересов.

Обоснование разработки Программы - постановление Правительства Республики Казахстан от 5 сентября 2003 года N 903 "О Плана мероприятий по реализации Программы Правительства Республики Казахстан на 2003-2006 годы".

Активное участие Казахстана в разрешении существующих транспортных проблем обусловлено географическим положением страны, ее природными богатствами, ростом экономической активности в регионе, наличием достаточных провозных мощностей транспортного комплекса и политическим выбором, нацеленным на равноправную интеграцию страны в мировую экономическую систему.

Обеспечение конкурентоспособности транспортно-коммуникационного комплекса страны на мировом рынке и увеличение транзитных потоков через территорию Республики Казахстан рассматриваются Стратегией "Казахстан-2030" в качестве одного из долгосрочных приоритетов экономического развития.

Основные направления решения транспортных задач сформулированы в концепциях:

- Государственная транспортная политика Республики Казахстан на период до 2008 года;

- Развитие международных транспортных коридоров Республики Казахстан.

Программа развития транзитно-транспортного потенциала Республики Казахстан определяет первоочередные задачи и действия на пути практической реализации этих концепций и фокусирует внимание на всемерном развитии транзита через территорию Республики Казахстан.

### **3. Анализ современного состояния транзитно-транспортного потенциала**

#### **1. Предпосылки для развития транзитных перевозок**

На современном этапе развития сложились благоприятные предпосылки для повышения эффективности использования транзитных возможностей Республики Казахстан.

Одна из них связана с динамично развивающимся торгово-промышленным обменом между странами Европы и Азии. Этот обмен стимулирует формирование новых, более рациональных евроазиатских транспортных коммуникаций. На решение проблем в этой сфере направлены усилия многих международных организаций.

В рамках уже принятых решений Организация сотрудничества железных дорог (ОСЖД) формирует международные трансконтинентальные железнодорожные маршруты, а секретариаты Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) и Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана Организации Объединенных Наций (ЭСКАТО ООН (в рамках проекта "Развитие наземной транспортной инфраструктуры в Азии" (АЛТИД) - международные сети автомобильных дорог. Ввиду географического расположения Казахстана в центре евроазиатского континента, некоторые из формируемых трансконтинентальных маршрутов проходят по его территории. При этом маршруты, пролегающие по территории Казахстана, позволяют сокращать расстояние, например железнодорожных перевозок в сообщении "страны Западной Европы - страны Дальнего Востока" примерно на 1,5 тыс. км.

Другой ключевой предпосылкой для развития транзитных перевозок является расширение регионального сотрудничества в рамках Содружества Независимых Государств (СНГ), Организации экономического сотрудничества (ОЭС), Шанхайской организации сотрудничества (ШОС) и других международных организаций.

Объективно торговые связи стран Центральной Азии с рынками Российской Федерации и Китая в значительном своем объеме могут осуществляться только через территорию Республики Казахстан. Более того, выходы центральноазиатских государств на другие мировые рынки связаны преимущественно с теми же маршрутами, что и в случае регионального сотрудничества.

Успешному развитию регионального товарообмена способствует также исторически сложившаяся тесная взаимосвязь экономических систем и значительная взаимозависимость рынков всех постсоветских государств.

По всем направлениям международных перевозок на всех видах транспорта имеется значительный резерв провозных возможностей.

## **2. Фактическое состояние и перспективы роста транзитных перевозок**

Важнейшей составляющей транспортной работы на территории Казахстана являются транзитные перевозки. Ввиду значительных расстояний они осуществляются преимущественно железнодорожным транспортом.

Динамика железнодорожного транзита по направлениям в границах Республики Казахстан (см. приложение 3) свидетельствует о том, что за последнее десятилетие объем транзитных перевозок по сети железных дорог сократился почти в 20 раз, стабилизировавшись к началу нового тысячелетия на уровне 5,6 млн. тонн в год.

В предыдущие годы основной объем транзитных перевозок по казахстанской сети

железных дорог формировался за счет межрегиональных связей России и других республик бывшего Союза. Доля транзита в сообщении Российская Федерация - республики Средней Азии составляла 50-70%, а в сообщении "запад-восток" - колебалась около 30%.

С распадом СССР изменился не только объем, но и география перевозек. Межрегиональные перевозки российских грузов в значительных объемах переключились на главную магистраль Транссиба. По этой же причине на участках западно-казахстанской сети железных дорог полностью прекратились перевозки российских грузов в сообщениях между регионами Урала, Поволжья и юга России. По прогнозам российских специалистов в обозримой перспективе использование казахстанских железных дорог для межрегиональных российских перевозок в этих сообщениях не предполагается.

В настоящее время основной транзит на территории Казахстана (порядка 80%) составляют перевозки в сообщении Российская Федерация и европейские страны - государства Центральной Азии. В абсолютных показателях объем перевозок в этом направлении сократился более чем в 10 раз по сравнению с максимально достигнутым уровнем. Тем не менее, здесь сохраняются благоприятные транзитные перспективы. Это подтверждается благоприятным ходом развития торгово-экономических связей главных партнеров по перевозкам в этом направлении - России и Узбекистана. Внешнеторговый оборот этих государств характеризовался последнее время устойчивыми темпами роста и в 2000 году составил 17%.

Основные объемы перевозок осуществляются в направлениях Озинки, Илецк, Никель-Тау - Ченгельды и Аксарайская - Бейнеу, т.е. в пределах СРЕДНЕАЗИАТСКОГО и ЗАПАДНОГО коридоров. Влияние трансконтинентального транзита (северный маршрут коридора ТРАСЕКА) на перевозки через железнодорожные станции Ченгельды и Бейнеу не представляется значительным. Поэтому в целом объемы прироста транзита на данном направлении можно принять адекватными средневзвешенному росту внутреннего валового продукта (ВВП) стран Центральной Азии. По различным оценкам эта величина на период действия Программы может составлять от 3 до 7%.

Перспективы роста транзитных перевозок по казахстанской сети железных дорог связаны в основном, с вовлечением республиканских магистралей в евроазиатскую систему трансконтинентальных маршрутов и организацией перевозок через международный железнодорожный пограничный переход Достык - Алашанькоу.

В настоящее время ежегодный объем грузоперевозок между странами Европы и Азиатско-Тихоокеанского региона, осуществляемый морским транспортом, составляет более 90 млн. тонн в год (данные Совета по железнодорожному транспорту СНГ).

Доля континентальных перевозок в этом сообщении (в основном по Российскому Транссибу) составляет менее 1% от общего грузообмена. При этом примерно 40%

таких перевозок приходится на страны Северной Европы, естественно тяготеющих к сухопутным (железнодорожным) маршрутам. По данным ЭСКАТО ООН объем перевозок в 1999 году составил 2,5 млн. контейнеров двадцати футового эквивалента (ДФЭ). Среднегодовые (1993-2000 годы) приросты объемов перевозок составляли более 10%.

Главным преимуществом континентальных маршрутов по сравнению с морскими являются существенное сокращение расстояния и сроков доставки грузов. Так, продолжительность морской перевозки Япония - Суэцкий канал - Центральная Европа составляет 35-37 суток. При существующей организации движения срок доставки грузов по Трансазиатской железной дороге через Китай, Казахстан и Российскую Федерацию сокращается до 21-23 суток и при перевозках ускоренными контейнерными поездами может быть доведен до 12-13 суток.

Однако транзит через станцию Достык остается крайне нестабильным: 1996 год - 660 тыс. тонн; 1999 год - 285 тыс. тонн; 2001 год - 400 тыс. тонн, 2002 год - 700 тыс. тонн.

В связи с этим столь же неопределенными являются прогнозы его изменения, даже на ближайшую перспективу. В случае положительного развития внешнеполитической и экономической ситуации, а также при устранении всех физических и нефизических препятствий на пути движения товаров объемы транзитных перевозок через станцию Дружба могут возрасти многократно. На период действия Программы наиболее вероятным представляется двукратное увеличение транзита. В случае негативного развития событий транзит может упасть до минимально зарегистрированных значений.

Таким образом, при благополучном стечении обстоятельств железнодорожный транзит через Республику Казахстан к 2005 году может достичь 6,1-7,6 млн. тонн, что на 17-46% выше уровня 2001 года.

После завершения процессов разгосударствления и приватизации на автомобильном транспорте была утрачена достоверность статистического учета всех видов перевозок автомобильным транспортом, в том числе и транзитных грузопотоков.

По материалам проектов ТРАСЕКА можно заключить, что общий транзит через территорию Республики Казахстан всеми видами транспорта (в том числе трубопроводного) в 1998-2000 годах составлял порядка 8-9 млн. тонн в год. При этом чуть менее 10% транзитных перевозок осуществлялось автомобильным транспортом. На величину 0,9-1,0 млн. тонн в год указывают и выборочные обследования на основных автомагистралях республики, проведенные специалистами Научно-исследовательского института транспорта и коммуникаций (АО "НИИ ТК") в 1998 и 2000 годах.

Основными направлениями автотранспортного транзита являются Российская

Федерация - Центральная Азия и страны Европы - Центральная Азия. На эти сообщения приходится соответственно 52% и 40% всех транзитных перевозок. Автотранспортный транзит в сообщении Российская Федерация - Китай и страны Центральной Азии - Китай равновелик и оценивается примерно в 3-4%.

Для транзитных перевозок используются в основном коридоры СРЕДНЕАЗИАТСКИЙ и ЦЕНТРАЛЬНАЯ АЗИЯ-ВОСТОК. Как показывают дорожные обследования коридоры СЕВЕРНЫЙ и ЦЕНТРАЛЬНЫЙ больше используются для экспортно-импортных перевозок грузов.

Очевидно, что автотранспортный транзит сохранит свой региональный характер. Предварительные оценки говорят о том, что к 2005 году он возрастет на 12-30% по отношению к 2000 году, достигнув значений в 1,0-1,2 млн. тонн.

Развитие транзита через Актауский морской торговый порт (АМТП) связано с формированием международных транспортных коридоров ТРАСЕКА и СЕВЕР-ЮГ.

Транзитные перевозки через порт составили менее 0,2 млн. тонн в 2001 году.

Маловероятно, что этот уровень будет существенно увеличен, по крайней мере, до того момента, как будет обеспечена лучшая доступность порта, в том числе из восточных, центральных и северных регионов Казахстана.

Потенциальный рост транзита через воздушное пространство Республики Казахстан может быть извлечен из прогнозных оценок ИКАО, согласно которым в ближайшие 5 лет пассажирские перевозки между Европой и Азией возрастут на 5-7%, а грузовые - на 9 - 10 % .

Рост казахстанского транзита может оказаться как выше, так и ниже указанных величин, что будет определяться конкурентоспособностью воздушных коридоров Республики Казахстан.

### **3. Международный и национальный аспекты транзитных перевозок**

Международные транспортные маршруты формируются на основе отдельных участков транспортных сетей различных государств путем объединения и упорядочения их деятельности по перевозкам в международном сообщении. Эффективное функционирование таких систем может быть обеспечено только при условии согласованной деятельности всех государств, по территориям которых проходит маршрут, и при наличии достойных условий перевозок в пределах национальных границ каждого государства.

Международный аспект формирования и эксплуатации трансконтинентальных маршрутов предполагает в качестве обязательного условия постоянное сотрудничество транспортных администраций всех задействованных стран. Это сотрудничество должно быть направлено на выработку и соблюдение единых технических стандартов и эксплуатационных норм, унификацию (гармонизацию) нормативной и правовой базы, устранение физических и нефизических препятствий на пути транспортных потоков, проведение согласованной тарифной политики и т.п. с целью повышения



привлекательности и обеспечения конкурентоспособности маршрута в системе трансконтинентального обмена.

К настоящему моменту в евроазиатском сообщении сложились маршруты (как морские, так и сухопутные), которые предоставляют определенную свободу выбора при организации перевозок. Решающим критерием является так называемый "пакет услуг", определяющий общий уровень качества перевозки и объединяющий такие показатели,

как:

стоимость;

время (продолжительность);

безопасность (сохранность груза);

уровень сервиса (гарантия доставки в срок, информационное обеспечение и т.п.).

Достижение наилучших показателей "пакета услуг" является основной задачей по обеспечению востребованности маршрута.

Практика международных перевозок показывает, что ее эффективное решение лежит в плоскости активизации участия в действующих международных органах (организациях), состоящих из представителей стран, по которым проходят маршруты международных транспортных коридоров, профессиональных объединений экспедиторов и операторов мультимодальных перевозок, а также, при необходимости, создания новых органов и международных советов. Это позволит организовать эффективную эксплуатацию маршрута, проведение гибкой технической и тарифной политики, направленной на повышение его привлекательности.

Международный характер функционирования трансконтинентальных маршрутов требует решения ряда задач и на государственном уровне. Прежде чем приступить к конкретным шагам по интеграции в международную транспортную систему требуется:

провести инвентаризацию действующих и потенциальных международных маршрутов с целью определения национальных приоритетов;

определить потенциальные возможности национальных сетей по совершенствованию (оптимизации) международных транспортных связей;

сформировать свои предложения с закреплением в них основных направлений и требований к техническому состоянию сетей, организации движения по ним, в том числе на пограничных переходах, путем заключения двух- и многосторонних соглашений между государствами, по территориям которых проходит конкретный маршрут;

подготовить и осуществить (при поддержке заинтересованных сторон) демонстрационную перевозку с целью популяризации маршрута и определения его узких мест.

Реализация транзитной политики на национальном уровне осуществляется уполномоченным органом, координирующим деятельность различных государственных и частных структур, развивая национальные участки международных

транспортных коридоров на основе специальных комплексных программ.

Основными стратегическими задачами развития транзитно-транспортного потенциала являются :

1. Проведение согласованной транзитной политики с сопредельными государствами , в т.ч. удержание под своим преимущественным транзитным влиянием стран СНГ и распространение своего влияния на другие регионы мира.

2. Укрепление и расширение многостороннего международного сотрудничества, в т.ч. укрепление добрососедских связей с пограничными странами, в первую очередь с Р о с с и е й и К и т а е м .

3. Работа по приведению нормативно-правовой базы в области международных транспортных коридоров в соответствие с международными стандартами.

4. Модернизация и реконструкция участков транзитных коридоров.

5. Проведение разумной тарифной и инвестиционной политики.

6. Разработка и реализация программ и проектов, направленных на формирование международных транспортных коридоров и развитие инфраструктуры, в том числе системы информационного обеспечения рынка транспортных услуг и системы обслуживания транспортных средств.

7. Развитие мультимодальных перевозок.

Изложенные задачи предполагается реализовать за счет средств республиканского бюджета и средств заинтересованных в решении данных проблем компаний.

#### **4. Транспортная инфраструктура и ее технические возможности по обеспечению международных перевозок**

На 56-й сессии ЭСКАТО (Бангкок, июнь 2000 года) в качестве приоритетных были названы пять направлений для организации трансевроазиатских перевозок:

Европа - Корейский полуостров (через Беларусь, Россию с подвариантами: а) по Транссибу; б) через Казахстан, Китай);

Европа - Юго-Восточная Азия (через Турцию, Иран, Южную Азию);

Европа - Юго-Восточная Азия (через Турцию, Центральную Азию, Казахстан, К и т а й ) ;

Европа - Юго-Восточная Азия (через Кавказ - Центральную Азию, Казахстан, К и т а й ) ;

Северная Европа - Персидский залив (через Россию, Кавказ, Каспийское море, Иран с подвариантом через Турцию - Иран).

На этой основе 2-й международной Евроазиатской конференцией по транспорту ( Санкт-Петербург, сентябрь 2000 г.) предложено приступить к формированию соответствующих транспортных коридоров, которым были присвоены обозначения:

Т Р А Н С С И Б ;

Ц Е Н Т Р А Л Ь Н Ы Й ;

Ю Ж Н Ы Й ;

Т Р А С Е К А ;  
С Е В Е Р - Ю Г .

Четыре из вышеназванных коридоров проходят по территории Республики Казахстан. Это ТРАССИБ, ЦЕНТРАЛЬНЫЙ, ТРАСЕКА и СЕВЕР-ЮГ.

1) Железнодорожный транспорт

Разработка схем международных железнодорожных маршрутов в сообщении Европа - Азия ведется под эгидой ОСЖД. К настоящему времени сформировано 13 основных трансконтинентальных маршрутов, отдельные из которых имеют до девяти ответвлений. На западе железнодорожные маршруты увязаны с маршрутами пан-европейских (критских) транспортных коридоров, а на востоке рассредоточены в регионах с высокой экономической активностью (Корейский полуостров, восточный и юго-восточный Китай, страны Центральной Азии и Персидского залива).

По территории Казахстана проходят 6 основных маршрутов ОСЖД и их ответвлений .

*Маршрут 1*, протяженностью 12233 км, проходит по территориям Польши, Латвии, Литвы, Эстонии, Беларуси, России, Казахстана, Узбекистана, Китая, Монголии, КНДР. Одно из ответвлений этого маршрута (1е, 3306 км) проходит по территории Казахстана: Москва - Рязань - Сызрань - Оренбург - Актюбинск - Кандагач - Арысь - Ташкент. На территории Казахстана протяженность маршрута составляет 1698 км.

*Маршрут 2*, (Северный), протяженностью 8048 км, проходит по территориям России, Казахстана и Китая. На территории Казахстана основной маршрут проходит через станции Петропавловск - Астана - Достык (1718 км), ответвление (2а, 1308 км) проходит через станции Дема (РФ) - Карталы (РФ) - Тобол - Астана .

*Маршрут 5*, протяженностью 11539 км, проходит по территориям Венгрии, Словакии, Украины, Молдовы, Российской Федерации, Грузии, Азербайджана, Казахстана, Кыргызстана, Китая. На территории Казахстана основной маршрут проходит через станции Петропавловск - Кокчетав - Актогай - Достык. Одно из ответвлений этого маршрута (5ж, 3419 км) проходит по территории Казахстана: Озинки (РФ) - Арысь - Луговая (Бишкек - Рыбачье) - Алматы - Актогай .

*Маршрут 6*, протяженностью 6082 км, проходит по территориям Венгрии, Словакии, Югославии, Турции, Ирана, Туркменистана и далее следует по маршрутам 2 и 10.

Маршрут 8, протяженностью 3619 км, проходит по территориям Украины, Российской Федерации, Казахстана, Узбекистана, Туркменистана. На территории Казахстана маршрут проходит через станции Аксарайская (РФ) - Макат - Бейнеу (637 км). Одно из ответвлений этого маршрута (8б, 527 км) также проходит по территории Казахстана: Макат - Кандагач - Никель-Тау - Карталы (РФ).

Маршрут 10, протяженностью 4389 км, проходит по территориям Болгарии, Украины, Грузии, Азербайджана, Туркменистана, Узбекистана, Кыргызстана, выходом на маршруты 2, 5, 6. Одно из ответвлений этого маршрута (10а, 1097 км) проходит по территории Казахстана через станции Актау - Бейнеу - Макат - Кандагач - Арысь - Достык.

Евроазиатские трансконтинентальные маршруты используют участки казахстанской железной дороги, которые внутри республики систематизируются в рамках четырех транспортных коридоров. Эти коридоры в соответствии с концепцией развития международных транспортных коридоров Республики Казахстан, одобренной Правительством Республики Казахстан, определены как

СЕВЕРНЫЙ (соответствует фрагменту южной части коридора ТРАНССИБ);  
 ЦЕНТРАЛЬНЫЙ (соответствует фрагментам коридоров ЦЕНТРАЛЬНЫЙ и ТРАСЕКА);

ЗАПАДНЫЙ (соответствует фрагменту восточной части коридора СЕВЕР-ЮГ);  
 СРЕДНЕАЗИАТСКИЙ (соответствует фрагменту северной части ТРАСЕКА).

Степень участия железных дорог Казахстана в формировании евроазиатских трансконтинентальных маршрутов показана в таблице 1.

Таблица 1. Международные железнодорожные маршруты, проходящие по участкам казахстанских железнодорожных коридоров

-----			
! Международные маршруты, проходящие по			
!казахстанским участкам железнодорожной сети			
!-----			
Участки	!	по ОСЖД	!Обозначение
казахстанской	!	!-----	!согласно 2-ой!
железнодорожной	!	!Нумера-	!Кол-во!
сети	!	!ция мар-	!Евроазиатской!
	!	!шрутов	!Евроазиатских!
	!	!	!конференции
	!	!	!маршрутов

! ! ! по транспорту!

---

Коридор СЕВЕРНЫЙ	6				
Петропавловск - Кокшетау	2	1	ТРАНССИБ		Е-203
- Астана					
Пресногорьковская				-	
Кокшетау - Астана	5	1	ТРАНССИБ		Е-203
Астана	-		М о и н т ы		-
Актогай	2,5	2	ТРАНССИБ		Е-203
Актогай - Достык		2, 5, 5ж,	6	ТРАНССИБ,	Е-203,
		6, 10,		ТРАСЕКА,	Е - 50
10а		ЦЕНТРАЛЬНЫЙ			
Коридор ЦЕНТРАЛЬНЫЙ	7				
Ченгельды - Арысь	1е, 6, 10	3	ЦЕНТРАЛЬНЫЙ,		Е-500
			ТРАСЕКА		
Арысь	-		Л у г о в а я		-
Алматы - Актогай		5ж, 6, 10,	4	ЦЕНТРАЛЬНЫЙ,	
10а		ТРАСЕКА		Е-50	
Актогай - Достык		2, 5, 5ж,	6	ЦЕНТРАЛЬНЫЙ	
		6, 10, 10а		ТРАНССИБ,	Е-203,
		ТРАСЕКА		Е-50	
Коридор СРЕДНЕАЗИАТСКИЙ	5				
Озинки - Илецк	5ж	1			
Илецк - Кандагач	1е, 5ж	2			Е-500
Кандагач - Арысь	1е, 5ж,	3	ТРАСЕКА		Е-50,
10а			Е-500		
Арысь - Ченгельды	1е, 6, 10	3	ЦЕНТРАЛЬНЫЙ,		Е-500
			ТРАСЕКА		
Коридор ЗАПАДНЫЙ	3				
Аксарайская - Макат	8	1	СЕВЕР-ЮГ		Е-50
Макат - Бейнеу		8, 10а	2	ТРАСЕКА,	Е-503
				СЕВЕР-ЮГ	
Бейнеу-Актау		10а	1	ТРАСЕКА,	Е-503/1
				СЕВЕР - ЮГ	
Макат - Кандагач		8б, 10а	2	ТРАСЕКА	Е50,
				Е-503/2	
Кандагач - Никель		8б	1		Е-503/2
-			Т а у		

---

Технико-эксплуатационные характеристики железнодорожных участков, входящих в состав основных транспортных коридоров Республики Казахстан, показаны в таблице 2.

Таблица 2. Технико-эксплуатационные характеристики участков железнодорожных коридоров

Наименование показателей	Ед. изм.	Показатели по коридорам			
		СЕВЕРНЫЙ	ЦЕНТ- РАЛЬНЫЙ	СРЕДНЕ- АЗИАТСКИЙ	ЗАПАДНЫЙ
Эксплуатационная всего		1,9	1,8	2,1	1,1
в том числе					
участкам:					
однопутным	Тыс.км	1,0	1,0	0,9	1,1
двухпутным	Тыс.км	0,9	0,8	1,2	-
с электрической тягой	Тыс.км	0,9	0,9	0,1	-
с тепловозной тягой	Тыс.км	1,0	0,9	2,0	1,1
с централизацией	Тыс.км	1,2	1,1	2,0	1,1
с автоблокировкой	Тыс.км	0,4	0,4	0,1	-
с блокировкой	Тыс.км	0,3	0,3	-	-
Весовые нормы грузовых поездов	Тонн	2700- 6000	2700- 4500	2700- 4500	2000- 4500
Средние движения поездов:					
участковые	км/час	43	41	45	39
технические	км/час	49	47	48	45

Приведенные данные свидетельствуют о том, что по уровню технической оснащенности железнодорожные сети Республики Казахстан способны обеспечить

достаточно высокую интенсивность движения в рамках международных транспортных коридоров.

Коридор СЕВЕРНЫЙ проходит по промышленно развитым регионам Казахстана. В его границах расположены столица республики - город Астана и такие крупные промышленные центры как Карагандинский, Балхашский, Кокшетауский. К коридору тяготеют также Жезказганский и Павлодар-Экибастузский территориально-промышленные комплексы.

В пределах коридора имеется железнодорожная сеть с альтернативными участками и сортировочными станциями, крупнейшими из которых являются Караганда-Сортировочная, Сороковая и Кокчетав-1. Крупные контейнерные терминалы по обработке крупнотоннажных контейнеров расположены на станциях Достык, Караганда, Акмола и Кокчетав-1.

Из всего объема перевозок по железнодорожным участкам коридора СЕВЕРНЫЙ до 40% составляют экспортно-импортные и порядка 10% транзитные (преимущественно в сообщении стран СНГ) грузопотоки.

Трансконтинентальные маршруты в рамках коридора СЕВЕРНЫЙ предоставляют перспективы роста для транзитных перевозок. Однако в настоящее время они проигрывают в конкуренции альтернативным маршрутам (морским и российскому Транссибу).

Коридор ЦЕНТРАЛЬНЫЙ проходит по промышленно развитым районам Юго-Восточного и Южного Казахстана.

В пределах коридора имеется железнодорожная сеть с альтернативным участком и сортировочными станциями Актогай, Алматы, Шу, Луговая, Жамбыл, Шымкент, Арысь. Крупные контейнерные терминалы, осуществляющие переработку крупнотоннажных контейнеров, расположены на станциях Достык, Алматы, Жамбыл и Шымкент.

В настоящее время доля транзита в грузопотоке по коридору ЦЕНТРАЛЬНЫЙ меняется от 15% на участке Актогай-Достык до 55% на подходах к станции Ченгельды, где объединяются транзитные потоки ЦЕНТРАЛЬНОГО и СРЕДНЕАЗИАТСКОГО коридоров.

Трансконтинентальные маршруты в рамках коридора ЦЕНТРАЛЬНЫЙ обеспечивают внешнеэкономические связи стран Центральной Азии с Китаем и странами Азиатско-Тихоокеанского региона. До настоящего времени они не имеют альтернатив. Однако в странах Центральной Азии изучаются возможности альтернативного выхода на Китай путем строительства железной дороги Джалал-Абад (Кыргызстан) - Кашгар.

Коридор ЗАПАДНЫЙ охватывает территории Уральской, Актюбинской, Атырауской и Мангистауской областей - основной нефтедобывающий регион Казахстана. В пределах коридора пролегает железная дорога с сортировочными

станциями Макат и Атырау. Там же имеются контейнерные терминалы для переработки крупнотоннажных контейнеров.

Наиболее интенсивные железнодорожные перевозки в границах коридора осуществляются на участке Атырау-Аксарайская, наименее интенсивные - на участке Бейнеу-Мангышлак. Доля транзита в железнодорожных грузопотоках колеблется от 35% на подходах к Бейнеу до 14% у Аксарайской.

Перспективы роста перевозок по железнодорожному маршруту коридора ЗАПАДНЫЙ напрямую связаны с экономическим развитием региона и транспортными возможностями Актауского морского торгового порта. Кроме того, после завершения в Узбекистане строительства железной дороги Учкудук-Караозек, ожидается рост объемов транзитных перевозок. Это будет происходить за счет перемещения грузопотоков с коридора СРЕДНЕАЗИАТСКИЙ.

Коридор СРЕДНЕАЗИАТСКИЙ пересекает Казахстан с юга на северо-запад и проходит через Кызылординский, Актюбинский, Уральский, Карачаганакский и Илецкий (территория Российской Федерации) промышленные узлы.

В границах коридора пролегает железная дорога с сортировочными станциями Арысь, Кандагач, Илецк-1, Актюбинск. Контейнерные терминалы, на которых осуществляются операции с крупнотоннажными контейнерами, имеются на станциях Актюбинск, Жилаево, Тюра-Там, Кызылорда.

Железная дорога в составе коридора СРЕДНЕАЗИАТСКИЙ осуществляет наибольший пропуск транзитных грузов - до 60% от общереспубликанских. Доля транзита в суммарном грузопотоке составляет около 30%, повышаясь на подходах к станции Озинки до 50%.

Перспективы загрузки этого железнодорожного маршрута во многом будут зависеть от перераспределения грузопотоков между коридорами ЗАПАДНЫЙ и СРЕДНЕАЗИАТСКИЙ после ввода в эксплуатацию железной дороги Учкудук-Караозек в Узбекистане. Однако уже сейчас снижение интенсивности перевозок представляется как очень вероятное.

По основным техническим характеристикам (количество главных путей на перегонах, расчетная скорость движения поездов, пересечения с автомобильными дорогами в различных уровнях и т.п.) казахстанские железные дороги значительно уступают требованиям международных стандартов.

Так двухпутные участки занимают не более половины от общей протяженности международных железнодорожных маршрутов на территории Казахстана. При этом провозная способность однопутных участков при существующих объемах перевозок заполнена на 50% и более. Это обстоятельство может значительно усложнить условия перевозок по мере роста объема грузопотоков.

Согласно рекомендациям СМЖЛ расчетные скорости на прямолинейных участках и кривых больших радиусов строящихся железных дорог должны составлять не менее





Итого по коридору	3321,8		118,8	1262,9
-----				
Коридор ЦЕНТРАЛЬНЫЙ (за исключением участка учтенного в составе коридора Дружба - Актогай, СЕВЕРНЫЙ)				
-----				
Арысь - Алматы	1562,8	один	352,9	280,42
Алматы I - Актогай	562,5	"-	133,6	436,5
Итого по коридору	2125,3		486,5	716,92
-----				
Коридор	СРЕДНЕАЗИАТСКИЙ			
-----				
Озинки - Шенгельды	3281	один/два	457,5	729,97
Итого по коридору	3281		457,5	729,97
-----				
Коридор	ЗАПАДНЫЙ			
-----				
Макат - Аксарайская	441,8	один	367	68
Макат - Бейнеу	300,3	"-	-	95
Бейнеу - Мангышлак	403,5	"-	225	178
Итого по коридору	1145,6		592	341
-----				
ВСЕГО	по		основным	
коридорам			9873,7	
-----				

## 2) Автомобильный транспорт

Перечень автомобильных дорог, обеспечивающих межгосударственные связи Республики Казахстан, утвержден постановлением Кабинета Министров Республики Казахстан 25 апреля 1995 года N 557 "О мерах по развитию и совершенствованию организации международных автомобильных перевозок в Республике Казахстан". Практически в полном объеме он был представлен на программном совещании ЭСКАТО ООН (Бангкок, 1995 год) для включения в состав Азиатских шоссе дорог по проекту АЛТИД.

Создание международной сети автомобильных дорог категории E в сообщении Европа - Азия ведется по линии Европейской экономической комиссии (ЕЭК ООН).

Соглашением по международным автомагистралям (СМА, Комитет по внутреннему транспорту ЕЭК ООН, Женева, 1975 год) определены основные технические требования, классифицирован и утвержден перечень международных автомобильных дорог в Европе. В соответствии с дополнениями к указанному Соглашению перечень международных автомобильных дорог был расширен и в него включены



Уральск - Атырау	E-121	A-63	
Астрахань - Атырау	--	A-70	
Атырау - Досор - Бейнеу	E-121	A-63, A-70	
Бейнеу	-	Шетпе	-
Новый Узень - Бекдаш		E-121	A-70

На северо-западе автомобильные дороги Казахстана через сеть автомобильных дорог Российской Федерации выходят на 2-ой (Берлин - Варшава - Минск - Москва - Нижний Новгород - Екатеринбург - Челябинск) и 9-ый (Хельсинки - Астрахань) панъ-европейские коридоры. На востоке они стыкуются с автомобильными дорогами Китайской Народной Республики, а на юге, через сеть автомобильных дорог центральноазиатских государств, предоставляют доступ к странам Южной Азии и Персидского залива.

По экспертным оценкам наибольшие объемы перевозок, в том числе транзитных, приходится на коридоры ЦЕНТРАЛЬНЫЙ и СРЕДНЕАЗИАТСКИЙ. Однако точных количественных оценок для этого в настоящее время, к сожалению, не существует. На сегодняшний день в Казахстане нет ни одной автомобильной дороги, которую можно было бы классифицировать как "скоростную" или "автомагистраль". Технические параметры автодорог не соответствуют требованиям международных стандартов и в лучшем случае могут быть отнесены к дорогам "обычного" типа (классификация СМА). Для улучшения проездных способностей по данным коридорам необходимо провести реконструкцию отдельных участков автодорог, таких как: Алматы-Бишкек, Карабута-Иргиз-Аральск, граница Российской Федерации-Уральск-Актобе, Карабута-граница Кызылординской области. Средства на реконструкцию данных участков автодорог будут предусматриваться в республиканском бюджете на соответствующий год.

На большей части своей протяженности (94%) автомобильные дороги международного значения имеет асфальтобетонное и чернотравное покрытие. Грунтовые разрывы встречаются только на автодорогах в коридоре ЗАПАДНЫЙ. Вместе с этим следует отметить высокий удельный вес участков дорог (более 60% от общей протяженности), эксплуатационное состояние которых оценивается как неудовлетворительное. Из 443 мостов, на шести указанных в табл. 5 маршрутах, 38 находится в аварийном или предаварийном состоянии. Для улучшения автодорог коридора ЗАПАДНЫЙ необходимо выделение средств из республиканского бюджета на реконструкцию таких участков автодорог, как Астрахань-Туркменбаши, Актау-Атырау, Атырау-Уральск и строительство моста через реку Кигач.

Крайне низким остается уровень придорожного сервисного обслуживания,

особенно в отношении грузовых автомобилей тяжелого класса и автобусов.

Технико-эксплуатационные показатели международных автомобильных дорог Казахстана иллюстрируют показатели маршрутов, представленных в таблице 5.

Таблица 5. Обобщенные характеристики автомобильных дорог

Маршрут	Протя- женность! !км	!в том числе по состоянию !удовл.,! ! км	!Ср. интен- сивность !движения, !а/м в день !удовл.,! ! км
граница Узбекистана - Тараз - Хоргос (автомобильный коридора ЦЕНТРАЛЬНЫЙ)	1137	267	870
граница РФ - Шымкент - Актюбинск - Шымкент (автомобильный коридора СРЕДНЕАЗИАТСКИЙ)	2048	607	1441
граница РФ - Актау - граница Туркменистана (один из маршрутов коридора ЗАПАДНЫЙ)	1420	312	1108
граница РФ - Семипалатинск - Майкапшагай (один из маршрутов коридора СЕВЕРНЫЙ)	1105	600	505
граница РФ - Астана (один из маршрутов коридора СЕВЕРНЫЙ)	879	352	1527
<b>ВСЕГО</b>	<b>8258</b>	<b>2982</b>	<b>5276</b>

### 3) Водный транспорт

Перспективы водного транспорта в развитии экспортно-импортных и транзитных перевозок связаны, в основном, с морским торговым портом Актау. АМТП рассматривается как мультимодальный транспортный узел в составе международных транспортных коридоров ТРАСЕКА и СЕВЕР-ЮГ. РГП "АМТП" является участником северного маршрута данного международного коридора ТРАСЕКА. На сегодняшний день действует железнодорожная паромная линия Актау - Баку, в рамках которой осуществляется бесперевалочная транспортировка железнодорожных вагонов, позволяющая задействовать железные дороги Казахстана, Азербайджана, Грузии с выходом на грузинские порты Поти и Батуми и далее через порты Черного моря в страны Европы по трем направлениям:

1. до портов Ильичевск, Одесса, Броды и Южный на Украине;
2. до Стамбула;
3. до портов Варна, Констанца и Бургас.

Основная номенклатура грузопотока: нефть и нефтепродукты, контейнеры, товары народного потребления, негабаритные грузы, включая оборудования, сельхозпродукция и др.

В 1999 г. завершена первая фаза реконструкции порта, в результате чего его мощности по перевалке сухогрузов доведены до 1,5 млн. тонн в год и нефти - до 8 млн. тонн в год. В соответствии с Указом Президента Республики Казахстан от 26 апреля 2002 года N 853 создана специальная экономическая зона (СЭЗ) "Морпорт Актау". Данная зона будет способствовать привлечению инвестиций для социально-экономического развития региона, развитию портовой и транспортной инфраструктуры, созданию производственных комплексов и т.д.

Функционирование СЭЗ "Морпорт Актау" обеспечит комплексное развитие международного транспортного узла морских, железнодорожных, трубопроводных, автомобильных и воздушных перевозок, позволит увеличить внешнеторговый оборот и обеспечит эффективное использование транзитного потенциала Республики Казахстан.

В составе порта имеется:

три универсальных причала для обработки генеральных и навалочных грузов; один причал для экспорта зерна, перегрузки тяжеловесов и обработки судов типа "ро - ро";

три нефтеналивных причала, позволяющих осуществлять одновременную обработку 3-х танкеров водоизмещением до 12000 тонн;

паромный терминал для обслуживания железнодорожных и автомобильных паромов;

складские помещения, площадью более 55 тыс. кв. м; современное погрузочно-разгрузочное оборудование, в том числе для обработки крупнотоннажных контейнеров.

Развитию перевозок через порты Республики Казахстан препятствуют следующие ф а к т о р ы :

- неудовлетворительная транспортная доступность порта из восточных, центральных и северных регионов республики;
- отсутствие собственного флота Республики Казахстан на Каспийском море;
- необходимость реконструкции грузовых терминалов;
- необходимость реконструкции волнолома и подходной дамбы;
- необходимость проведения дноуглубительных работ в акватории порта Актау;
- отсутствие судоремонтной и судостроительной базы;
- отсутствие базы поддержки морских операций;
- недостаточность складских помещений в связи с увеличением объемов перевозок с у х о г р у з о в .

В Казахстане судоходными являются реки Иртыш и Урал, которые протекают на востоке и западе страны. Однако вовлечение этих транспортных магистралей в международные, а тем более транзитные, перевозки весьма незначительно из-за ограниченных глубин. После завершения строительства Шульбинского шлюза и открытия сквозного судоходства на реке Иртыш появится возможность использования ее как транзитной между Республикой Казахстан, Китайской Народной Республикой и Российской Федерацией. Для этого целесообразно вернуться к рассмотрению Соглашения между Республикой Казахстан и Китайской Народной Республикой об организации перевозок казахстанскими и китайскими судами по рекам Или и Черный И р т ы ш .

Обмеление Урало-Каспийского канала, ограничивающего судоходство по реке Урал , не дает возможность использования речного порта Атырау для осуществления бесперевалочной перевозки внешнеторговых и транзитных грузов водным транспортом .

Для решения указанной проблемы необходима реконструкция Урало-Каспийского канала и его ежегодное содержание в судоходном состоянии, что позволит создать условия для перевозки грузов через Атырауский порт в международном направлении. На реализацию данного проекта Республиканской бюджетной комиссией утверждена сумма в размере 827,4 млн. тенге на 2004-2005 годы.

#### 4) Воздушный транспорт

Воздушное пространство Казахстана привлекательно для осуществления транзитных перевозок в направлении из Европы, России в страны Юго-Восточной и Ц е н т р а л ь н о й А з и и .

Основными транзитными коридорами в воздушном пространстве Республики К а з а х с т а н я в л я ю т с я :

- АРИСА-САРИН - из Европы в Китай и страны Юго-Восточной Азии;
- АРИСА-ОДИВА - из Европы в страны Южной Азии;

АЗАБИ-ТИРОМ - из Европы в страны Южной Азии, Среднего и Ближнего Востока;

САРИН -БАЛУН - из стран Ближнего Востока в Китай и страны Юго-Восточной Азии.

В настоящее время протяженность сети маршрутов увеличена до 60 000 км, а общее количество воздушных коридоров для международного сообщения на 2003 год составляет 66. Общий объем выполняемых в настоящее время полетов достигает до 100 тыс. в год, более половины из которых - транзитные.

Существующая сеть транзитных маршрутов, в основном удовлетворяет потребности авиакомпаний, использующих воздушное пространство Республики Казахстан.

В настоящее время в Республике Казахстан действует 21 аэропорт, из которых 14 допущены к обслуживанию международных полетов. Аэродромы этих портов используются как для обслуживания транзитных авиарейсов, так и в качестве запасных для авиакомпаний, использующих воздушное пространство Казахстана для беспосадочных перелетов.

Техническое оснащение большинства аэропортов Республики Казахстан находится на низком уровне. Основные производственные фонды изношены от 60 до 80%. Финансовое обеспечение замены морально и физически устаревшего оборудования осуществляется не более чем на четверть. Сервисное обслуживание транзитных воздушных судов, делающих промежуточные посадки в казахстанских аэропортах, не отвечает современным международным требованиям.

Существенным фактором притягательности воздушных коридоров над Казахстаном является состояние радионавигационного оборудования. В большинстве аэропортов оно отвечает современным требованиям по обеспечению управления воздушным движением и безопасности полетов гражданских воздушных судов в верхнем воздушном пространстве. В тоже время, необходимо дополнительно принять меры по модернизации аэронавигационных объектов, обеспечивающих управление воздушным движением в районе аэропорта.

РГП "Казаэронавигация" наряду с освоением современных систем радиолокации, радионавигации и связи вводит в эксплуатацию автоматизированные центры по управлению воздушным движением.

В настоящее время проведен комплекс мероприятий по модернизации аэронавигационного оборудования, в т.ч. оснащение новыми средствами радиотехнического обеспечения полетов для повышения уровня безопасности воздушного движения и увеличения пропускной способности системы аэронавигационного обслуживания.

Ведутся работы по улучшению взаимодействия между гражданскими и военными органами по управлению воздушным движением.



Для улучшения транзитных перевозок на воздушном транспорте необходимо реконструировать аэропорты городов: Астана, Атырау, Актау, Актобе и Шымкент. Также необходимо произвести обновление радиотехнических средств и электросвязи для обеспечения обслуживания воздушного движения. Средства на данные мероприятия предусматриваются в республиканском бюджете на соответствующий год. Кроме того, для реализации данных проектов в настоящее время проводятся работы по заключению кредитных соглашений с рядом международных финансовых организаций.

## **5. Технические возможности для наращивания объемов перевозок. Физические препятствия**

Анализ транзитно-транспортного потенциала Республики Казахстан показывает, что в настоящее время транспортный комплекс Республики Казахстан имеет возможности для освоения дополнительных внутренних, экспортно-импортных и транзитных перевозок на всех видах транспорта.

Однако техническое состояние основных объектов транспортной инфраструктуры, требует определенных инвестиций для обеспечения конкурентоспособности казахстанских транзитных маршрутов по основным показателям "пакета услуг".

Одним из сдерживающих факторов развития транзитных перевозок остается крайне неудовлетворительное их информационное сопровождение.

Действующие устройства связи на железных дорогах в основном устарели, имеют ограниченную пропускную способность и нуждаются в реконструкции, а на автомобильных магистралях полностью отсутствуют. Нет в отрасли и современных систем слежения за местоположением и состоянием груза.

Ранее на правительственном уровне было принято решение о необходимости создания республиканской системы контроля и информационного обеспечения автотранспортных перевозок. Однако это решение не было реализовано до конца и характер деятельности в автотранспортном секторе транспортно-коммуникационного комплекса (ТКК) до сих пор остается неопределенным.

Созданы единые контрольно-пропускные пункты на автомобильных пограничных переходах. Однако их слабая оснащенность необходимым оборудованием и современными средствами связи не в полной мере решает проблему ускоренного пересечения границ.

Для решения вышеуказанных проблем уполномоченным органом в области транспорта и коммуникаций создается Центр информационной аналитической системы транспортной базы данных, на разработку Технического задания которого Республиканской бюджетной комиссией выделена сумма в размере 7669 млн. тенге.

Сдерживающим фактором открытия сквозного судоходства на реке Иртыш является незавершенное строительство Шульбинского шлюза.

Кроме того, одним из проблемных вопросов в отрасли водного транспорта является

обновление и модернизация государственного технического речного флота, общий износ которого составляет около 85%, что негативно отражается на содержании внутренних водных путей и обеспечении безопасности судоходства. На реализацию данного проекта республиканской бюджетной комиссией утверждена сумма в размере 320,3 млн. тенге на 2004 год.

Ввод в эксплуатацию новых трасс и путей сообщения позволит значительно сократить протяженность перевозок и стоимость транзита грузов, будет содействовать расширению торгово-экономических взаимосвязей внутри Центрально-азиатского региона. Безусловно, в дальнейшем потребуются проведение глубоких комплексных исследований по экономической эффективности этих проектов на основе прогнозов увеличения транзитных потоков.

Рассматривая проблемы модернизации инфраструктуры страны в целом, а не только проблему одной транспортной отрасли или нескольких смежных отраслей необходимо обозначить следующие задачи:

- разработать государственную идеологию привлечения транзита, взяв в качестве примера достижения других стран. При этом необходимо иметь в виду бурно развивающуюся систему электронной торговли, которая является важным фактором изменения структуры мировой торговли и ее транспортного обеспечения;

- утвердить программу развития транзитно-транспортного потенциала, направленную на обслуживание внутренних потребностей Казахстана;

- внедрять новые современные формы привлечения инвестиций, применяемые многими странами;

- увеличить объем привлечения средств международных займов на развитие инфраструктурных проектов;

- принимать меры разумного протекционизма в отношении казахстанских транспортных компаний, потенциальных судовладельцев, портов и других объектов транспортной инфраструктуры, участвующих в транзитных перевозках;

- развивать международное сотрудничество в области транзитных перевозок, прежде всего со странами, тяготеющими в силу геополитического положения, к казахстанскому транзиту;

- проводить активную имиджевую кампанию для содействия и координации усилий государственных и коммерческих структур в области развития транзита.

Таким образом, транзит может сыграть большую роль в экономике Казахстана. При этом, очевидно, что имеются все предпосылки для значительного увеличения этого вида услуг.

Это задача национального масштаба имеет прямую связь с изменением структурной политики и экономической стратегии государства.

Она коренным образом влияет на роль и место Казахстана в региональном

масштабе и имеет шанс стать одним из факторов, стимулирующих развитие не только транспортного комплекса, но и экономики Казахстана в целом.

## **6. Нормативное правовое обеспечение международных перевозок**

### *1) Международные соглашения и конвенции*

Надежное и эффективное функционирование международных транспортных коридоров не исчерпывается только наличием технически совершенных транспортных сетей. Важнейшее значение имеет устранение препятствий нефизического характера, которые возникают в правовой, организационной и/или экономической сферах.

Для их устранения разработаны различные международные документы, в которых на основе унификации и гармонизации национальных требований выработаны единые правила и процедуры межгосударственных отношений в области транспорта. Эти правила и процедуры касаются оформления перевозочных документов, определяют нормы приема груза к перевозке и выдаче его в пункте назначения, основания, условия и пределы ответственности перевозчиков, порядок предъявления претензий и исков. Международная регламентация преследует своей целью облегчение товарообмена между странами, особенно в тех случаях, когда транспортное и иное связанное с международной торговлей законодательство в государствах имеет разные уровни развития.

В настоящее время под эгидой ЕЭК ООН разработано более пятидесяти международных конвенций и соглашений, регулирующих и облегчающих правовые и организационные взаимоотношения по всем видам наземного транспорта. Казахстан присоединился к девяти из них.

Основной комплекс организационно-правовых документов, регулирующих международные перевозки железнодорожным транспортом, разработан в рамках ОСЖД. Казахстан присоединился к трем основополагающим Соглашениям по грузовому и пассажирскому сообщениям, а также по комбинированным перевозкам. Республика Казахстан присоединилась к шести конвенциям и соглашениям, которые были рекомендованы ЭСКАТО ООН и ЮНКТАД.

Для обеспечения международной юридической основы наземных перевозок в евроазиатском сообщении ЭСКАТО ООН Резолюцией 48/11 рекомендовано заинтересованным государствам присоединиться к нижеперечисленным международным правовым актам, как к приоритетным:

Конвенции ООН о дорожном движении (1968);

Конвенции о дорожных знаках и сигналах (1968);

Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки М Д П ( 1 9 7 5 ) ;

Таможенной конвенции, касающейся временного ввоза дорожных перевозочных средств, служащих для коммерческих целей (1956);

Таможенная Конвенция о временном ввозе частных дорожных перевозочных

с р е д с т в ( 1 9 5 4 ) ;

Таможенной конвенции, касающейся контейнеров (1972);

Международной конвенции о согласовании условий проведения контроля грузов на  
г р а н и ц а х ( 1 9 8 2 ) ;

Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (1956).

Наряду с ЭСКАТО ООН Конференция ООН по Торговле и Развитию (ЮНКТАД)  
разработала список рекомендуемых Конвенций и Соглашений для развивающихся  
с т р а н :

Конвенция о транзитной торговле стран, не имеющих доступа к морю (1965);

Статья V Генерального Соглашения о тарифах и торговле;

Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву (1982);

Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки  
М Д П ( 1 9 7 5 ) ;

Международная конвенция об упрощении и гармонизации таможенных процедур ( 1 9 7 4 ) ;

Международная конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на  
г р а н и ц а х ( 1 9 8 2 ) ;

Таможенная конвенция, касающаяся контейнеров (1972);

Международная конвенция, касающаяся перевозки грузов по железной дороге (1961  
) ;

Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (1956).

В области морского судоходства правовая основа разрабатывается и регулируется  
под эгидой Международной морской организации (ИМО ООН), в области воздушного  
транспорта - под эгидой Международной организации гражданской авиации (ИКАО  
О О Н ) .

В области морского судоходства Республика Казахстан присоединилась к девяти, а  
по воздушному транспорту к одиннадцати международным конвенциям и соглашениям  
.

Перечень основных международно-правовых актов, способствующих развитию  
международных перевозок, к которым присоединилась Республика Казахстан,  
п р и в е д е н в п р и л о ж е н и и 1 .

Значение и роль международных документов, к которым Республика Казахстан еще  
не присоединилась и к которым необходимо присоединение, их приоритетность, а  
также состояние дел по присоединению представлены в приложении 2.

Присоединение к вышеуказанным соглашениям и конвенциям позволит повысить  
транзитный потенциал Республики Казахстан и поднять уровень казахстанского  
транзита в глазах мирового сообщества. Средств для присоединения к данным  
международным соглашениям не требуется.

Процесс присоединения Республики Казахстан к международным правовым актам,

регламентирующим торговые и транспортные взаимоотношения, идет недостаточно активно. К тому же в республике не отлажен механизм контроля за реализацией и соблюдением требований ратифицированных международных договоренностей.

## 2) Двусторонние межгосударственные договоры

Наряду с международными конвенциями и соглашениями важную роль в обеспечении межгосударственных связей играют двусторонние и многосторонние договоры между странами, участвующими в международных транспортных коридорах. Этими договорами регулируется большой комплекс конкретных вопросов правового и организационного характера по беспрепятственному пересечению государственных границ и ответственности сторон, участвующих в перевозках.

Действующая в Республике Казахстан система двусторонних соглашений по общим транспортным вопросам и отдельным видам транспорта представлена в таблице 6.

Таблица 6. Двусторонние и многосторонние договоры  
количество договоров

Область применения	количество договоров				
	Всего	в том числе:			
	действующие	недействующие	подлежат денонсации	денонсированы	из числа ранее заключенных
Общие вопросы	25	17	8	8	
Транзит	8	6	2	3	
Автомобильный транспорт	42	40	2	3	
Водный транспорт		12		12	
Железнодорожный транспорт	26	24	2	2	2
Гражданская авиация	46	44	2	3	1
<b>Итого</b>	<b>159</b>	<b>143</b>	<b>16</b>	<b>19</b>	<b>3</b>

## 3) Законы, регулирующие вопросы транспортно-коммуникационного комплекса

Основные принципы транспортного законодательства установлены специальными главами Гражданского кодекса: "Перевозка", "Транспортная экспедиция" и Законом Республики Казахстан "О транспорте" (21.09.94г.). Эти законодательные акты

определяют общие рамки транспортной деятельности и правовой основы регулирования взаимоотношений перевозчиков и потребителей транспортных услуг. Кроме этого в них содержится прямое указание на необходимость принятия законодательных актов по каждому виду транспорта и издаваемых в соответствии с ними правил, определяющих порядок организации осуществления транспортной деятельности. На момент утверждения данной Программы приняты следующие Законы Республики Казахстан в области транспорта:

"О железнодорожном транспорте" (08.12.01 г.);

"Об автомобильных дорогах" (17.07.01 г.);

"О торговом мореплавании" (17.01.02 г.);

"Об автомобильном транспорте" (04.07.03 г.);

"О государственном регулировании гражданской авиации" (15.12.01 г.), а также Указ Президента Республики Казахстан, имеющий силу закона, от 20 декабря 1995 года N 2697 "Об использовании воздушного пространства и деятельности авиации Республики Казахстан".

Проект Закона РК "О внутреннем водном транспорте" в настоящее время находится на рассмотрении в Мажилисе Парламента Республики Казахстан.

Транспортный комплекс Республики Казахстан нуждается в совершенствовании нормативной правовой базы, создании условий для применения международных унифицированных актов в области транспорта, позволяющих ускорить продвижение транзитных грузов по территории страны.

## **7. Влияние внешних факторов на развитие транзитно-транспортного потенциала Республики Казахстан.**

Любые меры и проекты направленные на развитие альтернативных международных транспортных коридоров и транзитных маршрутов в сопредельных государствах и регионе, непроходящих через территорию Республики Казахстан несут в себе негативное влияние на развитие транзитно-транспортного потенциала страны.

На данном этапе такими факторами можно считать:

### **7.1. В сфере автотранспортных перевозок**

Намерения Российской Федерации и Монгольской Народной Республики о строительстве дороги из России в Китай через западные и центральные районы Монголии. Реализация данного проекта позволит переориентировать транспортный поток по обеспечению российско-китайского торгового обмена с казахстанских маршрутов на монгольский.

### **7.2. В сфере железнодорожных перевозок**

7.2.1. Проект строительства железнодорожной линии Кашгар (КНР) - Ош (Кыргызстан);

7.2.2. Проект строительства железнодорожной линии Астара (Азербайджан) - Решт (Иран) - Казвин (Иран);

7.2.3. Дальнейшее развитие Транссибирской железнодорожной магистрали (Россия)

### **7.3. В сфере водного транспорта**

7.3.1. Строительство морского торгового порта Оля (Астрахань, Россия) и план его дальнейшего развития;

7.3.2. Строительство водозабора на реке Черный Иртыш (КНР).

### **7.4. В сфере воздушного транспорта**

7.4.1. Интенсивное развитие аэропортов приграничных с Казахстаном государств (например, Россия: Новосибирск, Екатеринбург, Омск и др.).

7.4.2. Зависимость от политики авиационных администраций соседних государств, препятствующей развитию транзита через Казахстан.

Кроме того, необходимо считать негативным фактором в деле развития транзитно-транспортного потенциала страны также и промедление с развитием международных транспортных коридоров и транзитных маршрутов, проходящих через территорию Республики Казахстан, и с внедрением современных транспортных технологий и логистических систем обслуживания, отсутствие мониторинга транзитных перевозок в стране, а также отсутствие собственного торгового флота на Каспийском море, высокую стоимость авиатоплива в аэропортах Республики Казахстан. Для устранения всех этих негативных факторов считаем целесообразным провести комплекс мер по улучшению и развитию транзитно-транспортного потенциала, указанных в Плане мероприятий Программы.

## **8. Мультиmodalные (смешанные) перевозки**

Технологические особенности мультиmodalных (смешанных, комбинированных) перевозок обеспечивают оптимальные сроки, стоимость и своевременность доставки грузов, возможность использования при этом логистических методов управления грузопотоками, увязку процессов перевозки и складского хранения грузов. Поэтому повышение конкурентоспособности международных транспортных маршрутов предполагает приоритетное развитие этого вида перевозок.

Использование крупнотоннажных контейнеров в качестве единой транспортной единицы преобладает во всемирной системе комбинированных перевозок. Транспортные технологии, основанные на контейнерных перевозках, имеют наибольшие перспективы развития.

Последовательное формирование международной системы мультиmodalных перевозок предполагает первоначальное их развитие в границах отдельного государства, что подразумевает создание необходимой инфраструктуры с соответствующим информационным обеспечением и контролем за продвижением грузов.

В Республике Казахстан существует база для развития мультиmodalных перевозок. На железных дорогах имеется сеть контейнерных терминалов с автодорожными

подходами, контейнерный парк.

Однако в распоряжении экспедиторов и перевозчиков Казахстана находится устаревший парк контейнеров, цистерн, платформ, погрузочных средств и т.д.

Следует совершенствовать организационные формы управления мультимодальными перевозками, например, путем создания института единых операторов, а также развивать системы ускоренного продвижения транзитных грузов по казахстанской сети железных дорог путем введения в расписание движения скоростных маршрутных и контейнерных поездов, курсирующих по твердому графику.

В связи с восстановлением паромных автомобильных и железнодорожных перевозок в порту Актау возникла реальная потребность внедрения организационных, управленческих и документальных основ мультимодальных перевозок.

#### **4. Цель и задачи Программы**

Основной целью Программы является принятие комплекса актуальных на современном этапе первоочередных мер правового, организационного, технического, экономического и финансового характера, направленных на совершенствование и опережающее развитие транзитно-транспортного потенциала Казахстана для увеличения объема и повышения эффективности транзитных и экспортно-импортных перевозок по транспортным магистралям республики, а также конкретизация действий по реализации этих мер и определение целесообразной этапности их осуществления.

Для достижения цели Программы необходимо решение следующих основных задач :

институциональное укрепление и развитие транспортных коридоров и транзитных маршрутов страны на международном уровне (через структуры ООН, международные региональные и транспортные организации);

развитие и углубление двустороннего и многостороннего сотрудничества Республики Казахстан, направленного на устранение нефизических препятствий на пути движения пассажиров, грузов, информации и услуг;

унификация и гармонизация транспортного законодательства Республики Казахстан в соответствии с международными конвенциями и соглашениями;

минимизация негативного влияния внешних факторов на развитие транзитно-транспортного потенциала страны;

модернизация, техническое перевооружение и развитие национальных транспортно-коммуникационных сетей;

внедрение современных транспортных технологий, базирующихся на создании логистических систем обслуживания и развитии мультимодальных перевозок;

совершенствование тарифной политики, учитывающей национальные интересы и



обеспечивающей транзитную привлекательность транспортных коридоров страны; информационно-аналитическая и научно-техническая поддержка деятельности международных транспортных коридоров.

## **5. Основные направления развития транзитно-транспортного потенциала и механизмы реализации Программы**

Развитие транзитно-транспортного потенциала Республики Казахстан в ближайшей перспективе должно быть подчинено решению основной задачи - повышению качества и эффективности перевозок, как главного условия обеспечения конкурентоспособности "казахстанских" маршрутов в евроазиатской системе путей сообщения и увеличения транзитных потоков.

С учетом этого основные направления развития транзитно-транспортного потенциала предполагают:

институциональное укрепление и развитие транспортных коридоров и транзитных маршрутов Республики Казахстан на международном (через структуры ООН, международные региональные и транспортные организации), межгосударственном и национальном (унификация и гармонизация транспортного законодательства Республики Казахстан в соответствии с международными конвенциями и соглашениями) уровнях;

минимизацию негативного влияния внешних факторов на развитие транзитно-транспортного потенциала страны;

совершенствование тарифной политики, системы платежей и сборов на транспорте;

совершенствование и развитие транспортной инфраструктуры;

облегчение процедур по пересечению границ;

организационно-технические мероприятия;

информационно-аналитическую и научно-технологическую деятельность.

Реализация основных направлений совершенствования транзитно-транспортного потенциала Республики Казахстан предполагается при государственной поддержке на основе разработанного плана мероприятий с определением конкретных сроков осуществления и ответственных исполнителей, позволяющего проводить постоянный контроль и, при необходимости, уточнение отдельных позиций.

Для достижения унификации международных транспортных коридоров, расширения двустороннего и многостороннего сотрудничества предполагается развивать соответствующие правовые основы и пропагандировать преимущества казахстанских маршрутов путем:

активизации политических контактов с заинтересованными странами и международными организациями;

сотрудничества с ведущими международными организациями, имеющими опыт работы по формированию международных транспортных коридоров; прямой демонстрации технических, коммерческих и иных условий перевозок по международным коридорам, проходящим, в том числе, по территории Казахстана посредством организации демонстрационных пропусков по ним транзитных грузов.

Институциональное усиление в транспортном секторе, наряду с реформами в правовой сфере, предполагается осуществлять в направлении интеграции с международными транспортными структурами и совершенствования внутренних систем управления. В этой связи необходимо:

администрирование (государственного управления) деятельности транспортных коммуникаций, входящих в состав международных транспортных коридоров на территории Республики Казахстан;

межведомственное координирование деятельности на пограничных пунктах пропуска;

формирование отраслей транспортно-коммуникационного комплекса путем подготовки нормативно-правовой базы для максимального привлечения частного сектора в целях развития транспортно-коммуникационного сектора экономики страны.

Реализация задачи по устранению нефизических барьеров на пути движения пассажиров, грузов и информации, препятствующих развитию транзита, будет осуществляться в административной, правовой и финансовой сферах. Достигаться поставленные цели будут путем:

формирования унифицированной и гармонизированной нормативной правовой базы транспортно-коммуникационного комплекса Республики Казахстан;

совершенствования тарифной политики;

создания благоприятных налогового, таможенного и других режимов контроля при пропуске транзитных грузов по территории Республики Казахстан;

облегчения процедур пересечения границ и совершенствования других организационных моментов при осуществлении транзитных перевозок.

Совершенствование транспортной инфраструктуры будет происходить в направлениях дальнейшей оптимизации национальных транспортных сетей и международных транспортно-коммуникационных связей Республики Казахстан, повышения качества предоставляемых услуг, снижения трудоемкости и ресурсопотребления при осуществлении перевозок и передаче информации путем реконструкции, модернизации, технического перевооружения существующих и строительства новых объектов. А также путем внедрения современных транспортных и информационных технологий, в том числе мультимодальных и интермодальных перевозок. Инвестиционные приоритеты предлагается сосредоточить на коммуникациях, входящих в состав международных транспортных коридоров.

Для повышения эффективности функционирования

транспортно-коммуникационного комплекса в целом и международных транспортных коридоров в частности потребуются восстановить информационно-аналитическое, научно-технологическое и обучающее сопровождение отрасли. Для этого необходимо:

совершенствование транспортной статистики, создание и развитие транспортных баз данных ;

создание на этой основе современных информационных систем; регулярное проведение конференций, семинаров и выставок, в том числе международных ;

создание тренинговых центров для управленческого аппарата и транспортных операторов.

### 1) Железнодорожный транспорт

В целях обеспечения надлежащего технического состояния инфраструктуры и основных средств железнодорожного транспорта в ЗАО "Национальная Компания "Казакстан темір жолы" предусматривается осуществление ряда проектов, направленных, в том числе, на развитие транзитного потенциала казахстанских железных дорог .

Предполагается осуществить:

- реабилитацию и развитие инфраструктуры;
- строительство железнодорожных линий <sup>1</sup> ;
- реконструкцию базы ремонта подвижного состава;
- обновление локомотивного парка;
- обновление вагонного парка;
- создание новых импортозамещающих производств;

проектно-изыскательские, научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы ;

- внедрение ресурсосберегающих технологий;
- комплекс работ по сокращению времени хода пассажирских поездов на участке Алматы - Астана ;

прочие проекты.

### 2) Автомобильный транспорт

На основных автотранспортных коридорах намечено выполнение следующих объемов работ :

Коридор ЦЕНТРАЛЬНЫЙ :  
реабилитация участка автодороги Алматы - Бишкек (205 км);  
Коридор СРЕДНЕАЗИАТСКИЙ :  
реабилитация участка автодороги Карабутақ - Иргиз - Аральск (394 км);  
реконструкция участков автодороги граница Российской Федерации - Уральск - Актобе, Карабутақ - граница Кызылординской области (517 км);

строительство моста через реку Сырдарья в г. Кызылорде;  
Коридор ЦЕНТРАЛЬНАЯ АЗИЯ - ВОСТОК:  
реконструкция участка автодороги Астана - Петропавловск (538 км);  
строительство автодороги Южный обход г. Астаны (16,9 км);  
строительство автодороги Лениногорск (Риддер) - граница Российской Федерации,  
Р е с п у б л и к а                      А л т а й                      ( 6 2                      к м ) ;  
реконструкция автодороги Астана - Костанай - Челябинск выборочно (400 км)  
К о р и д о р                      З А П А Д Н Ы Й :  
реконструкция отдельных участков автодороги Астрахань - Туркменбаши (428 км);  
реабилитация автодороги Актау - Атырау (894 км);  
реабилитация автодорог Атырау - Уральск (488 км);  
строительство автодороги Бейнеу - Акжигит (31 км) с выходом на порт Актау;  
строительство моста через реку Кигач;  
К о р и д о р                      С Е В Е Р Н Ы Й :  
реконструкция отдельных участков автодороги Омск - Майкапшагай (210 км).

-----  
<sup>1</sup> Средства на реализацию строительства за счет республиканского бюджета будут определяться при формировании республиканского бюджета на соответствующий год

На всех коридорах намечается провести капитальный ремонт дорог на 238 км, средний ремонт дорог на 3240 км, текущий ремонт и содержание дорог.

Планируется реконструкция участка Георгиевка - Шымкент - граница Узбекистана (600 км.) автомобильной дороги Алматы - Тараз - Шымкент - граница Узбекистана (Ташкент), входящего в международный маршрут "Шелковый путь".

### 3 )                      В о д н ы й                      т р а н с п о р т

В Актауском морском торговом порту намечена реконструкция волнолома и подходной дамбы. В настоящее время по погодным условиям грузовые операции не производятся в среднем 40 дней в году или 11% от общего портового времени. Цель проекта - снижение риска при осуществлении операций по перевалке грузов и обслуживанию судов в порту. Ориентировочная стоимость проекта - около 20 млн. долларов США. Реализацию проекта предполагается осуществить за счет кредитов ЕБРР и внутренних заимствований.

К р о м е                      э т о г о                      п л а н и р у е т с я :  
создание контейнерного терминала, открывающего перспективы для привлечения транзитных грузопотоков из Европы по коридору ТРАСЕКА;  
строительство причала по перевалке ферросплавов мощностью порядка 10 тыс. т о н н ;

расширение инфраструктуры и транспортных подъездов к порту Актау. Инвестиции также будут направляться на мероприятия по повышению статуса водного транспорта

и привлечению международных перевозок. Достигаться это будет путем:

Завершения строительства Шульбинского шлюза и восстановления судоходного участка с целью открытия сквозного судоходства на реке Иртыш; реабилитации судоходных шлюзов на реке Иртыш (2001-2005 годы) и возрождения отечественного судостроения;

расширения портов Актау, Курык и Атырау с углублением их акваторий; реконструкции Урало-Каспийского канала и углубления реки Урал; расширения морского порта Баутино с развитием его грузовой базы; обновления и модернизации судов технического флота внутреннего водного транспорта.

#### 4) Воздушный транспорт

Для реализации проекта "Реконструкция международного аэропорта Астана" подписано кредитное соглашение с JBIC (Япония) на сумму 176,5 млн. долларов США (22 млрд. 122 млн. йен). Дальнейшее развитие транзитного потенциала столичного аэропорта предусматривается в развитии авиакомпании "Эйр Астана" транзита авиаперевозок из Европы в страны Юго-Восточной Азии через г. Астану.

Кроме того, в 2005 году предусматривается сертификация ЗАО "Международный аэропорт Астана" по стандартам ISO 9000-9001 и Международной организации гражданской авиации.

В декабре 2001 года подписано кредитное соглашение между ОАО "Международный аэропорт Атырау" и Европейским Банком Реконструкции и Развития о предоставлении займа в сумме 25 млн. долларов США для реализации проекта "Реконструкция взлетно-посадочной полосы аэропорта Атырау".

Для восстановления аэропорта г. Актау и доведения его до уровня международных стандартов требуются инвестиции в размере 70-80 млн. долларов США. В 2005 году планируется финансирование из республиканского бюджета в размере 10 млн. долларов США на реконструкцию взлетно-посадочной полосы<sup>1</sup>. Однако необходимая сумма для реконструкции ВПП данного аэропорта составляет 24,85 млн. долларов США.

На реконструкцию аэропорта г. Шымкент необходимо около 45 млн. долларов США, из них 19,8 млн. долларов на реконструкцию взлетно-посадочной полосы. На 2005 год планируется 10 млн. долларов<sup>1</sup>.

На реконструкцию и доведение до международных стандартов аэропорта г. Актобе необходимо 40-50 млн. долларов США, из них в 2004 году планируется выделение из республиканского бюджета 10 млн. долларов США<sup>1</sup> и в 2005 году 8,2 млн. долларов США на реконструкцию взлетно-посадочной полосы.

Инвестирование средств в реконструкцию и дальнейшее развитие указанных региональных аэропортов будет производиться как за счет республиканского бюджета,

так и иностранных источников под гарантии местных бюджетов, а также за счет средств местных бюджетов.

В 2003-2005 годах РГП "Казаэронавигация" планирует за счет инвестиций на общую сумму 8 333 млн. тенге произвести замену и развитие радиотехнических средств и электросвязи для обеспечения обслуживания воздушного движения.

Для оснащения международных аэропортов Республики Казахстан техническими средствами досмотра, охраны, наблюдения, сигнализации и связи, а также приведения периметрового ограждения аэропортов в соответствие с международными требованиями необходима разработка соответствующей программы.

---

<sup>1</sup> По Программе развития отрасли гражданской авиации на 2003-2005 годы

## **6. Источники и объемы финансирования**

Для финансирования Программы предлагаются следующие источники: бюджетные средства и собственные средства субъектов рынка - на администрирование, разработку правового и нормативно-технического обеспечения, информационно-аналитическое, научно-технологическое сопровождение и обучение; собственные средства субъектов рынка, а также внутренние и внешние заимствования - на реконструкцию, модернизацию, техническое перевооружение и строительство новых объектов.

Средства на реализацию мероприятий за счет республиканского бюджета будут определяться при формировании республиканского бюджета на соответствующий год.

Объемы финансирования из республиканского бюджета определены в Индикативном плане социально-экономического развития Республики Казахстан на 2004-2006 годы, утвержденном постановлением Правительства Республики Казахстан

от	12	сентября	2003	года	№	926:
		- на	2004	год	-	9220,2 млн. тенге;
		- на	2005	год	-	1186,3 млн. тенге;
		- на 2006 год - 351,5 млн. тенге.				

## **7. Ожидаемые результаты**

Осуществление комплекса мероприятий по совершенствованию и развитию транзитно-транспортного комплекса Казахстана позволит:

укрепить торговые и политические связи Республики Казахстан с сопредельными государствами;

повысить уровень материально-технической базы всех видов транспорта: железнодорожного, автомобильного, морского, внутреннего водного, воздушного и автомобильных дорог, провозную способность и скорость доставки пассажиров и

грузов на основных транспортных коридорах Республики Казахстан; привлечь современные транспортные технологии для обеспечения внешнеторговых и транзитных перевозок, внедрить логистические принципы управления международными и внутренними перевозками;

сократить удельные затраты на перевозки пассажиров и грузов за счет повышения технической вооруженности транспортно-коммуникационного комплекса и лучшего использования транспортных сетей;

улучшить навигационное и информационное обеспечение перевозок; повысить безопасность движения, судоходства и полетов, а также безопасность и сохранность перевозок;

снизить вредное воздействие транспорта на окружающую среду; сохранить занятость квалифицированных кадров и увеличить число рабочих мест.

В результате развития нормативной правовой базы, регулирующей отношения, возникающие при осуществлении международных перевозок, предполагается:

гармонизировать правила использования транспортно-коммуникационного комплекса Республики Казахстан с международными требованиями;

определить условия использования казахстанских транспортных коммуникаций иностранными перевозчиками;

обеспечить максимальное преобладание национальных интересов Республики Казахстан при осуществлении перевозок грузов в международном сообщении, включая перевозки по международным транспортным коридорам;

усилить координацию работы разных видов транспорта при организации перевозок грузов в смешанном сообщении;

создать благоприятные условия для формирования института отечественных операторов перевозок на основных международных маршрутах;

усилить координацию действий государственных органов управления транспортом, таможенных и пограничных служб, транспортных и экспедиторских организаций при пересечении транспортными средствами границы Республики Казахстан, снизить время на выполнение административных, таможенных и иных операций;

обеспечить включение казахстанских транспортных и экспедиторских организаций в международную систему документооборота.

Рост перевозок обусловит увеличение доходов отечественных предприятий транспортного комплекса, улучшение финансово-экономических показателей их работы, увеличение собственных инвестиционных возможностей, снижение доли транспортной составляющей в конечной стоимости продукции.

С ростом доходов связано и увеличение поступления налогов и сборов в бюджеты различных уровней, социальные фонды.

Результаты формирования и развития международных транспортных коридоров на территории Республики Казахстан выходят за рамки решения только транспортных

проблем. Они окажут позитивный мультипликативный эффект на смежные сектора экономики, что благоприятно отразится на общих макроэкономических показателях.

**8. План мероприятий  
по реализации Программы развития транзитно-транспортного  
потенциала Республики Казахстан на 2004-2006 годы**

**Сноска. В раздел 8 внесены изменения постановлением Правительства РК от 27 ноября 2006 года N 1124 .**

N п/п	Содержание мероприятий	Форма завершения	Ответст- венные	Срок ис- полнения	Предпо- лагае- мые расходы	Источ- ник финан- сиро- вания
1	2	3	4	5	6	7

**1. Институциональное укрепление и развитие транспортных коридоров и транзитных маршрутов**

**1.1 На международном уровне (через структуры ООН, международные региональные и транспортные организации):**

1.1.1	Осуществление международной деятельности в области развития международных транспортных коридоров, облегчения пересечения границ и внедрения	Информация в Правительстве РК	МТК РК, АИС РК, МИД РК, МИТ РК, МФ РК, КНБ РК (по соглашению информационных технологий производить в свете положений Алматинской декларации от 29 августа	4 квартал ежегодно	Затрат республиканского бюджета не требуется	2003
-------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------	----------------------------------------------	------



года, принятой  
Международной  
конференцией  
министров раз-  
вивающихся

стран

1.1.2 Обеспечить под- Затрат  
готовку докумен- респуб-  
тов и проведение ликан-  
внутригосударст- ский  
венных процедур бюджет  
по присоединению не тре-  
к следующим меж- бует

дународным дого-

ворам:

1.1.2.1 Таможенной Кон- Проект МФ РК, 1 квар-  
венции, касаю- Закона МИД РК тал  
щейся временного РК 2006  
ввоза дорожных  
перевозочных  
средств, служащих  
для коммерческих  
целей от 18 мая

1956 года

1.1.2.2 Международной Проект МФ РК, 2 квар-  
Конвенции об уп- Закона МИД РК тал  
рощении и гармо- РК 2006  
низации таможен-  
ных процедур  
(Киотская конвен-

ция 1974 г.)

1.1.2.3 Конвенции ООН о Проект МТК РК, 2 квар-  
морском праве Закона МИД РК тал  
(1982 г.) РК 2004

1.1.2.4 Европейской Кон- Проект МТК РК, 4 квар-  
ференции Минист- поста- МИД РК тал  
ров транспорта новле- 2004  
(ЕКМТ) ния

П р а в и -

ства РК

1.1.2.5 Соглашению о введении между-народного сертификата взвешивания транспортных средств (МСВТС) Проект постановления - МТК РК, МИД РК 4 квартал 2004 года

1.1.2.6 (исключена - постановлением Правительства РК от 27 ноября 2006 года N 1124 )

1.1.2.7 Соглашению о транзите при меж-дународных воз-душных сообщениях ( г . Ч и к а г о , 7 де-кабря 1944 года) Проект Закона РК МТК РК, МИД РК 4 квартал 2004 года

1.1.2.8 Международному кодексу морской перевозки опасных грузов Международной морской организации от 27 сентября 1965 года Проект постановления - МТК РК, МИД РК 4 квартал 2003 года

1.1.3 Провести анализ целесообразности присоединения к следующим между-народным Конвен-циям и Соглаше-ниям: Информ-ация в МИД РК (предло-жения в Эксперт-ный Со- МТК РК 1 квар-тал 2004 Затрат респуб-ликан-ского бюджета не тре-бует в е т п о с о т р у д - н и ч е с т в у Р е с п у б -

л и к и  
К а з а х -  
с т а н с  
м е ж д у н а -  
р о д н ы м и  
о р г а н и -

зациями)

- 1.1.3.1 Конвенция о тран- МФ РК,  
зитной торговле МТК РК,  
стран, не имеющих МИТ РК  
д о с т у п а к м о р ю  
( Н ь ю - Й о р к ,  
1965 г.)
- 1.1.3.2 Конвенция о ста- МФ РК,  
тусе и свободе МТК РК  
т р а н з и т а ( Б а р с е -  
лона, 1921 г.)
- 1.1.3.3 Конвенция ООН о МТК РК  
м о р с к о й п е р е в о з к е  
г р у з о в ( Г а м б у р г -  
с к и е п р а в и л а ,  
о т 1 м а р т а 1 9 7 8  
г о д а )

---

## 1.2 На межгосударственном уровне:

---

- 1.2.1 Изучить целесо- Предло- МТК РК, 1 квар- Затрат  
образность разра- жения МИД РК, тал из рес-  
ботки проекта в Прави- МИТ РК, 2004 публи-  
Соглашения по тельство АТК РК, канского  
многостороннему РК КНБ РК бюджета  
сотрудничеству в (по сог- не тре-  
области автодо- ласова- бует  
рожного транс- нию),  
порта в рамках МЮ РК,  
ШОС МЭБП РК
- 1.2.2 Разработать меро- Предло- МТК РК, 1 квар- Затрат  
приятия по форми- жения МИД РК, тал из рес-  
рованию Единого в Прави- МИТ РК, 2005 публи-

	транспортного пространства государств-членов ЕврАзЭС	тельство РК	АТК РК		канского бюджета не тре-
	бует				
1.2.3	Согласовать общие принципы формирования транспортных коридоров государств-членов ЕврАзЭС	Проект Соглашения	МТК РК	1 квартал 2005	Затрат из республиканского бюджета не тре-
	бует				
1.2.4	Проводить инвентаризацию соглашений в области международных перевозок. При необходимости вносить изменения в действующие	Внесение предложений в Правительстве РК или в МИД РК	МТК РК	2 и 4 квартал ежегодно	Затрат из республиканского бюджета не тре-
	бует				
	с о г л а ш е н и я с целью унификации условий перевозок по соответствующим маршрутам и				
	коридорам				
1.2.5	Подготовить к подписанию проекты следующих двусторонних межправительственных соглашений :	Проекты соглашений	МТК РК, МИД РК	2004-2006	Затрат из республиканского бюджета не тре-
	бует				
	В области автомобильного транспорта с правя-				

тельствами:

Республики Бела- рус ь ( н о в ы й проект) 2004	2 квар- тал
Австрийской Рес- п у б л и к и 2005	1 квар- тал
Королевства Б е л ь г и я 2005	1 квар- тал
Королевства Д а н и я 2006	2 квар- тал
Великого Герцог- ства Люксембург 2006	2 квар- тал
Македонии 2006	1 квар- тал
Республики Хор- в а т и я 2006	1 квар- тал
Королевства Ш в е ц и я 2005	1 квар- тал
Р у м ы н и и 2004	3 квар- тал
Соединенного Ко- ролевства Вели- кобритании и Северной Ирландии	2 квар- тал 2005
Республики Слове- н и я 2004	2 квар- тал
Королевства Нор- в е г и и 2005	2 квар- тал

	Республики Узбекистан (новый проект) 2004				3 квартал
	Исламской Республики Иран 2004				3 квартал
	Французской Республики 2004				2 квартал
			В области гражданской авиации с		
	правительствами:				
	Греческой Республики 2006				4 квартал
	Объединенных Арабских Эмиратов (новый проект) 2006				1 квартал
	Республики Корея 2004				3 квартал
	Республики Таджикистан (новый проект) 2004				4 квартал
	САР Сянган Китайской Народной Республики 2006				1 квартал
	Турецкой Республики (новый проект) 2006				4 квартал
1.2.6	Обеспечить подписание Соглашения между Правительством Республики Казахстан и Правительством Российской Феде-	Соглашение	МТК РК, МИД РК	3 квартал 2004	Затрат республиканского бюджета не требует
			рации о совместных действиях по		

с т р о и т е л ь с т в у  
п е р е х о д а      ч е р е з  
р е к у      К и г а ч      н а  
а в т о м о б и л ь н о й  
д о р о г е      А т ы р а у -

Астрахань

1.2.7	Инициировать пе- реговоры с Прави- тельством Китай- ской Народной Республики о воз- можности органи- зации перевозок	Протокол МТК РК, перего- воров	МИД РК	3 квар- тал 2004	Затрат респуб- ликан- ского бюджета не тре- бует
-------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------	--------	------------------------	--------------------------------------------------------------------

к а з а х с т а н с к и м и      и  
к и т а й с к и м и      с у д а м и  
п о      р е к а м      И л и      и

Черный Иртыш

1.2.8	Согласовать проект Соглашения между Правитель- ством Республики Казахстан и Пра- вительством Российской Феде-	Проект Соглаше- ния	МТК РК, МИД РК	3 квар- тал 2004	Затрат респуб- ликан- ского бюджета не тре- бует
-------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------	-------------------	------------------------	--------------------------------------------------------------------

р а ц и и      о      м о р с к о м  
т о р г о в о м      с у д о х о д -

стве

1.2.9	Согласовать проект Соглашения между Правитель- ством Республики Казахстан и Пра- вительством Гре- ческой Республики	Проект Соглаше- ния	МТК РК, МИД РК	3 квар- тал 2004	Затрат респуб- ликан- ского бюджета не тре- бует
-------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------	-------------------	------------------------	--------------------------------------------------------------------

о      м о р с к и х      п е р е -

возках

1.2.10	Подготовить к подписанию проект Соглашения между	Проект поста- новления	МТК РК, МИД РК, ЗАО "НК	3 квар- тал 2005	Затрат респуб- ликан-
--------	--------------------------------------------------------	------------------------------	-------------------------------	------------------------	-----------------------------

Правительством Республики Казахстан и Правительством Российской Федерации

Прави- КТЖ" (по тельства соглашения) (по сованию)

ского бюджета не требует

Ф е д е р а ц и и о по -  
рядке оплаты про -  
возных платежей и  
условиях перево -  
зок грузов по  
участкам железных  
дорог Республики  
Казахстан, распо -  
ложенных на  
территории  
Российской Феде -  
рации и по участ -  
кам железных до -  
рог Российской  
Федерации, распо -  
ложенных на терри -  
тории Республики

Казахстан

1.2.11 Инициировать раз- Проект МТК РК, 4 квар- Затрат  
работку и подпи- согла- НБ РК тал респуб-  
сание многосто- шения (по сог- 2004 ликан-  
роннего Соглаше- ласова- ского  
ния в рамках СНГ ния), бюджета  
о взаимном приз- МИД РК не тре-  
нании сторонами бует

страховых полисов  
обязательного  
страхования граж -  
данской ответст -  
венности владель -  
цев автотранс -  
портных средств  
перед третьими  
лицами, выданных  
в соответствии с



национальными  
законодательст-

вами сторон

1.2.12

Разработать  
проекты соглаше-  
ний по вопросам  
внедрения сов-  
местного таможен-  
ного, транспорт-  
ного, ветеринар-  
но-фитосанитар-  
ного, санитарно-  
эпидемиологичес-  
кого контроля за  
автотранспортными  
средствами в  
пунктах пропуска  
через госграницу

республики с:

1.2.12.1	Российской Феде- рацией	Проект согла- шения	АТК РК, МТК РК, МЗ РК, МСХ РК, КНБ РК (по сог- ласова-	1 квар- тал 2005	Затрат респуб- ликан- ского бюджета не тре- бует
----------	----------------------------	---------------------------	--------------------------------------------------------------------------	------------------------	--------------------------------------------------------------------

нию)

1.2.12.2	Кыргызской Рес- публикой	Проект согла- шения	АТК РК, МТК РК, МЗ РК, МСХ РК, КНБ РК (по сог- ласова-	1 квар- тал 2005	Затрат респуб- ликан- ского бюджета не тре- бует н и ю )
----------	-----------------------------	---------------------------	--------------------------------------------------------------------------	------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

---

**1.3 На национальном уровне: унификация и гармонизация  
транспортного законодательства Республики Казахстан  
в соответствии с международными конвенциями и соглашениями**

1.3.1	Разработать нормативные правовые акты Республики Казахстан по упорядочению таможенного оформления транзитных груз-	Проекты нормативных правовых актов	АТК РК, МТК РК, ЗАО "НК КТЖ" (по согласованию),	4 квартал 2004	Затрат республиканского бюджета не требует АНЭК (по согласованию)
	з о в : - по использованию в качестве грузовой таможен-		ной декларации дополнительного экземпляра дорожной ведомости СМГС и других перевозочных документов железнодорожного транспорта ; - по обеспечению совместно с таможенными службами сопредельных государств унификации требований при осуществлении таможенного контроля ; - по внедрению режима предварительного декларирования грузов		
1.3.2	Нормативно-техническое обеспечение автотранспортной отрасли учетом унификации	Утвержденные в установленном за-	МТК РК, МИТ РК	4 квартал 2005-2006	Затрат республиканского бюджета

соответствующих	конода-	не тре-
норм и стандартов	тельств-	бует
	с междуна-	ром по-
	родными	рядке
требованиями		техни-
		ческие
		регла-
		менты и
		стан-
		дарты

**2. Минимизировать негативное влияние внешних факторов на развитие транзитно-транспортного потенциала страны**

2.1	Рассмотреть целесообразность создания Центра маркетинга и анализа развития транзитно-транспортного потенциала	Предложения в Правительстве РК	МТК РК, МЭБП РК, МФ РК 2004	16 января 2004	Затрат не бует
-----	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------	-----------------------------	----------------	----------------

публики Казахстан

2.2	Провести комплекс мероприятий по организации регулярного движения контейнерных поездов по международным маршрутам, в том числе: - определение транспортной компании по организации курсирования контейнерных поездов на регулярной основе; - согласование графика движения	Предложения в Правительстве РК (по соглас-	МТК РК, МФ РК, КНБ РК (по сог-	4 квартал ежегодно	Собственные средства ЗАО "НК КТЖ" ласованию), ЗАО "НК КТЖ" (по согласованию)
-----	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------	--------------------------------	--------------------	------------------------------------------------------------------------------

поездов с обеспечением упрощенного режима таможенного и пограничного контроля на Государственной границе Республики Казахстан, направленного на минимизацию времени стоянок поездов под данными операциями и ;

- согласование тарифных и иных условий перевозок грузов с причастными администрациями железных

дорог.

2.3 Анализ спроса на Инфор- МТК РК, 4 квар- Затрат  
 транспортировку мация в МФ РК, тал из рес-  
 грузов через про- Прави- КНБ РК ежегодно публи-  
 пускные пункты на тельство (по сог- кан-  
 перспективу. С РК ласова- ского  
 учетом прогнозов нию), бюджета  
 определить основ- МСХ РК, не тре-  
 ные маршруты МЗ РК бует

транспортировки  
 грузов и повысить  
 эффективность ра-  
 боты пропускных

пунктов

2.4 При перевозках Предло- МТК РК 4 квар- Затрат  
 наземным транс- жения в тал из рес-  
 портом эффективно Прави- ежегодно публи-  
 использовать воз- тельство кан-  
 можности морских РК ского

	и речных портов Республики Казах- стан для развития				бюджета не тре- бует
			транзитных		пере-
	возок				
2.5	Провести исследо- вание по вопросу создания интегри- рованных логисти- ческих систем и разработать мар- кетинговый план мероприятий для обеспечения роста контейнерных пе- ревозок в Респу- блике	Проект ТЭО	МТК РК, ЗАО "НК КТЖ" (по сог-	4 квар- тал 2006	Привле- ченные сред- ства ласова- нию), РГП "АМТП" (по сог- ласова- нию) за Пра-
	вительства Японии		К а з а х с т а н	г р а н т а	
2.6	Разработать меха- низм оперативного принятия ответных мер в случаях, когда националь- ные перевозчики подвергаются дискриминации за рубежом	Предло- жения в Прави- тельство РК	МТК РК, МИД РК	4 квар- тал 2004	Затрат из рес- публи- кан- ского бюджета не тре- бует
2.7	Изучить междуна- родный опыт и определить мини- мально необходи- мую инфраструк- туру для внедре- ния мультимодаль- ных и интермо- дальных перевозок в Республике Казахстан, а так-	Предло- жения в Прави- тельство РК	МТК РК, ЗАО "НК КТЖ" РК	1 декабря 2004 (по сог- ласова- нию), РГП "АМТП" (по сог- ласова- нию),	

же потребную нормативно-правовую базу для этих перевозок

ЗАО  
"НИИ ТК"  
(по согласованию),  
АНЭК (по согласованию),  
ЗАО "Эйр Астана"  
(по согласованию),  
ЗАО "Эйр Казakhstan"  
(по согласованию),  
КазАТО  
(по согласованию)

2.8 В целях расширения географии автодорожных перевозок отечественными перевозчиками изучить существующие возможности создания совместных предприятий по международным автомобильным перевозкам, как на территории страны, так и на территории других

Предложения в Правильство РК  
МТК РК, ЗАО "НИИ ТК" (по согласованию), КазАТО  
2 квартал 2005  
Затрат республиканского бюджета не требует (по согласованию)

г о с у д а р с т в и  
п р о а н а л и з и р о в а т ь  
с п о з и ц и и п р и -  
б ы л ь н о с т и т а к о г о  
п р е д п р и я т и я д л я  
к а з а х с т а н с к о г о  
а в т о т р а н с п о р т н о г о  
с е к т о р а э к о н о м и к и

---

### 3. Совершенствование тарифной политики, системы платежей и сборов на транспорте

---

3.1 Обеспечить полу- Информа- МИД РК 2 и 4 Затрат  
чение через по- ция в квартал не тре-  
сольства или дип- Прави- ежегодно бует  
ломатические тельство

миссии Республики Рк  
Казахстан за ру-  
бежом аналитичес-  
кой информации по

вопросам:

3.1.1

О практике взаи-  
модействия тамо-  
женных, погранич-  
ных и других  
контролирующих  
служб и организа-  
ций транспорта по  
развитию транзита  
в зарубежных  
странах для воз-  
можного примене-  
ния в Республике

Казахстан

3.1.2

О существующих  
грузопотоках,  
следующих по аль-  
тернативным марш-  
рутам в сообщении





направленное на  
сокращение вре-  
мени стоянок  
поездов при про-  
ведении контроля

по автомобильному транспорту

3.4 Рассмотреть воп- Предло- МТК РК 3 квар-  
рос об отмене жения в тал  
разрешительной Прави- 2004  
системы на выпол- тельство  
нение международ- РК  
ных транзитных  
автоперевозок по  
территории Рес-  
публики Казахстан

#### 4. Совершенствование и развитие транспортной инфраструктуры

4.1 Провести комплекс Предло- МТК РК 4 квар- Затрат  
мероприятий по жения в тал респуб-  
развитию инфра- Прави- 2004 ликан-  
структуры транс- тельство ского  
портного коридора РК бюджета  
Север - Юг не тре-

бует

4.1.1 Реабилитация Информа- МТК РК, 4 квар- Собст-  
инфраструктуры ция в ЗАО "НК тал венные  
железнодорожного Прави- КТЖ" (по ежегодно сред-  
транспорта на тельство согласо- ства  
участках, свя- РК ванию) ЗАО "НК  
занных с направ- лением коридора  
"Север-Юг"

4.1.2 Проработать сов- Информа- МТК РК, 4 квар- Затрат  
местно с причаст- ция в ЗАО "НК тал респуб-  
ными администра- Прави- КТЖ" (по ежегодно ликан-  
циями железных тельство согласо- ского

	дорог вопрос раз- вития сухопутных маршрутов кори- дора "Север-Юг"	РК	ванию)		бюджета не тре- бует
4.1.3	Оценить целесо- образность разра- ботки ТЭО на строительство участка автомо- бильной дороги "Бейнеу-Шалкар"	Предло- жения в Прави- тельство РК	МТК	4 квар- тал 2004	Затрат респуб- ликан- ского бюджета не тре- бует
			маршрута (причал Актау - Бейнеу - Шалкар и далее по действующим тран- спортным коридо- рам)	ТРАСЕКА порта	
-----					
	<i>по</i>	<i>железнодорожному</i>		<i>транспорту</i>	
-----					
4.2	Обеспечить прове- дение мониторинга провозной способ- ности основных транзитных участ- ков железных до- рог и скоростей движения поездов. В случае выявле- ния узких мест обеспечить прове- дение мероприятий	Предло- жения в Прави- тельство РК	МТК РК, ЗАО "НК КТЖ" (по РК	4 квар- тал ежегодно согласо- ванию)	Затрат не тре- бует
	по их устранению				
4.3	Выполнить техни- ко-экономическое исследование и подготовить ТЭО по строительству	Информа- ция в Прави- тельство РК	МТК РК, ЗАО "НК КТЖ" (по согла- сованию)	4 квар- тал 2005	Собст- венные сред- ства ЗАО

железнодорожной

"НК КТЖ"

линии Бейнеу -  
Саксаульская,  
сокращающей рас-  
стояние перевозки  
грузов из цент-  
ральных и восточ-  
ных районов стра-  
ны в порт Актау

на 500-600 км

4.4	Осуществить строительство железнодорожной линии Алтынсарин-Хромтау	Акт приемки	МТК РК, 4 квар- тал ЗАО "НК КТЖ" (по 2005 согласо- ванию)	2004 г. Рес- -8102,5 публи- млн.тг, кан- 2005 г. ский - 500 бюд- млн. тг. жет
-----	--------------------------------------------------------------------	-------------	-----------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

-----  
*по автомобильному транспорту*  
-----

4.5	Ввести запрет на проезд крупногабаритных и тяжелых транспортных средств по дорогам республики, параметры которых не соответствуют	Поста- новление Прави- ловесных авто- транспортных средств	МТК РК 1 квар- тал 2004	Затрат не тре- бует ьства РК авто- республи- ки, параметры не соот- ветствуют законо-
-----	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------	-------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------

дательству РК

4.6	Строительство и обустройство инфраструктуры единых контрольно-пропускных пунктов в автомобильных пунктах пропуска в рамках бюджетных	Акты государственной комиссии о приемке объектов (по согласо- ванию)	МФ РК, МТК РК, МСХ РК, МЭБП РК, КНБ РК	2004- 2006	Сред- ства респуб- ликан- ского бюдже- та, размер которых
-----	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------	----------------------------------------	------------	-----------------------------------------------------------



4.10 Реконструкция Акта МТК РК, 4 квар- 2004 г. Рес-  
Урало-Каспийского государ- МЭБП РК тал - 477,4 публи-  
канала ственной 2005 млн.тг. кан-  
комиссии 2005 г. ский  
- 3 5 0 б ю д -

млн.тг. жет

4.11 Обновление и Акта МТК РК, 4 квар- 2004 г. Рес-  
модернизация государ- МЭБП РК тал - 320 публи-  
государственного ственной 2004 млн. кан-  
технического комиссии тенге ский  
речного флота бюджет  
ж е т 1

-----  
*по воздушному транспорту*  
-----

4.12 Разработать План Поста- МТК РК, 1 ап- Затрат  
мероприятий по новление МЭБП РК реля не тре-  
развитию аэро- Прави- 2004 бует  
портов Республики тельства  
Казахстан с фор- РК  
мированием сети  
транзитных аэро-  
портов, в первую  
очередь грузо-  
транспортных

4.12.1 Определить в Предло- МТК РК, 1 Прив-  
установленном жения в МЭБП РК апреля лечен-  
порядке разра- Прави- 2004 ные  
ботчика ТЭО и по тельство сред-  
результатам ТЭО РК ства

подготовить пред-  
ложения в Прави-  
тельство Респу-  
блики Казахстан  
по внесению изме-  
нений в Программу  
развития отрасли  
гражданской авиа-

годы

4.12.2	В целях увеличения транзитных полетов воздушных судов зарубежных авиакомпаний через международные аэропорты	Предложения в Правительстве РК	МТК РК, 1 МЭМР РК, МФ РК, АРЕМ ЗК РК (по согласованию)	1 апреля 2004	Затрат республиканского бюджета не требует
			К а з а х с т а н а с о д е й - с т в о в а т ь в о б е с - п е ч е н и и а в и а т о п - л и в о м , с о о т в е т - с т в у ю щ и х т р е б о в а - н и я м , п р и в л е к а ю - щ и х м е ж д у н а р о д н ы х а в и а ц и о н н ы х п е р е -		
	ВОЗЧИКОВ				
4.13	Осуществить дальнейшую реализацию проекта "Воздушные трассы Южного кольца, фаза III" по повышению безопасности по-	Информация в Правительстве РК	МТК РК 4 квартал 2005		Техническая помощь по программе TACIS
			л е т о в и э ф ф е к т и в - н о с т и и с п о л ь з о в а - н и я в о з д у ш н ы х т р а с с		

-----  
<sup>1</sup> Средства на реализацию строительства за счет республиканского бюджета будут определяться при формировании республиканского бюджета на соответствующий год  
 -----

### 5. Облегчение процедур по пересечению границ

-----

5.1	Упростить таможенное оформление и таможенный	Проект Соглашения в	МФ 1 квартал 2006	Затрат республикан-
-----	----------------------------------------------	---------------------	-------------------	---------------------

контроль товаров рамках  
и транспортных ЕврАзЭС  
средств на внут-  
ренних таможенных

ского  
бюджета  
не тре-  
бует

г р а н и ц а х с п о с л е -  
д у ю щ е й о т м е н о й  
т а м о ж е н н о г о  
о ф о р м л е н и я и о т -  
д е л ь н ы х ф о р м  
т а м о ж е н н о г о к о н т -  
р о л я н а з а в е р ш а ю -  
щ е м э т а п е ф о р м и -  
р о в а н и я е д и н о й  
т а м о ж е н н о й т е р р и -  
т о р и и г о с у д а р с т в  
- ч л е н о в Е в р А з Э С  
п р и о б е с п е ч е н и и  
к о н т р о л я н а в н е ш -  
н и х г р а н и ц а х

-----  
*по железнодорожному транспорту*  
-----

5.2	Совершенствовать процедуры пропус- ка транзитных грузов на погра- ничных переходах, в том числе усо- вершенствовать технологический процесс работы станции Дружба с четкой увязкой функционирования всех служб,	Приказ МФ РК, МТК РК, МВД РК, МСХ РК, МЗ РК, ПС КНБ РК (по	4 квар- тал 2005- 2006	Затрат респуб- ликан- ского бюджета не тре- бует согласо- ванию), ЗАО "НК КТЖ" (по согласо- сованию)
-----	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

у ч а с т в у ю щ и х в  
в ы п о л н е н и и о п е р а -  
ц и й п о п е р е с е ч е -  
н и ю г р а н и ц ы ( т а -

моженных, погра-  
 ничных и т.п.),  
 утвердить норма-  
 тивный документ  
 по его соблюдению

-----  
 по *автомобильному* *транспорту*  
 -----

5.3 Разработать и Приказ ATK РК, 1 квар- Затрат  
 обеспечить внед- КНБ РК тал респуб-  
 рение единого (по сог- 2004 ликан-  
 технологического ласова- ского  
 процесса погра- нию), бюджета  
 ничного, таможен- МТК РК, не тре-  
 ного, санитарно- МЗ РК, бует  
 эпидемиологичес- МСХ РК  
 кого, транспорт-  
 ного, фитосани-  
 тарного и других  
 видов контроля на  
 автодорожных пог-  
 раничных пунктах

пропуска

5.4 Обеспечить усло- Проекты ATK РК, 4 квар- Затрат  
 вия для проведе- Межпра- МТК РК тал респуб-  
 ния совместного витель- 2004 ликан-  
 таможенного конт- ственных ского  
 роля автотранс- согла- бюджета  
 портных средств шений не тре-  
 на пограничных бует  
 переходах тамо-  
 женными органами  
 Казахстана и соп-  
 редельных стран-  
 участниц СНГ в  
 соответствии с  
 рекомендациями



- 5.5 Проработать вопрос упрощения визового режима автоперевозчиков РК Предложения в Правительстве для международных тельство МИД РК, МВД РК, МТК РК 2004 3 квартал Затрат не требуется
- 5.6 Рассмотреть возможность создания режима свободного от квот для транзитных перевозок грузов на границах государств, являющихся членами СПЕКА Предложения в Правительстве РК МТК РК 2004 2 квартал Затрат республиканского бюджета не требуется
- 5.7 Разработать порядок применения в Республике Казахстан единого сертификата весовых параметров транспортных средств ( I V W C ) Нормативный правовой акт МТК РК 2006 2 квартал Затрат республиканского бюджета не требуется

## 6. Организационно-технические мероприятия

- 6.1 Проводить презентации транзитно-транспортного потенциала РК в сопредельных и других зарубежных странах Информационная Правительстве РК МТК РК, МИД РК, ЗАО "НК "КТЖ" (по согласованию), 4 квартал ежегодно Затрат республиканского бюджета не требуется
- ЗАО "Эйр Астана" (по согласованию), ЗАО "Эйр Казахстан"

с т а н "  
( п о с о г -  
л а с о в а -  
н и ю ) ,  
Р Г П  
" А Т М П " ,  
( п о с о г -  
л а с о в а -

нию)

- 6.2 Проводить на ре- Информ- МТК РК, 4 квар- Затрат  
гулярной основе мация в МИД РК тал не тре-  
конференции, выс- Прави- ежегодно бует  
тавки, презента- тельство  
ции, в том числе РК  
международные, а  
также пропаганди-  
ровать через СМИ  
транзитные воз-  
можности Р е с п у б -

лики Казахстан

- 6.3 Проводить заседа- Предло- МИД РК, По мере Рес-  
ния Совместных жения в МТК РК необхо- публи-  
комиссий по тран- Прави- димости, кан-  
спорту, созданных тельство в соот- ский  
в рамках двусто- РК ветствии бюд-  
ронних межправи- с плана- жет  
тельственных сог- ми рабо-  
лашений (не реже ты ко-  
одного раза в миссий и  
год), участие междуна-  
специалистов Ми- родных  
нистерства транс- органи-  
порта и коммуни- заций  
каций Республики  
Казахстан в ос-  
новных мероприя-  
тиях, проводимых  
на уровне МСАТ,  
ОСЖД, ЦСЖТ, ИКАО,

И М О и д р . , м е ж д у -  
 н а р о д н ы х с о в е щ а -  
 н и я х , с и м п о з и у -  
 м а х , с е м и н а р а х ,  
 к о н ф е р е н ц и я х ,

форумах

6.4 Обеспечить постоянное участие представителей заинтересованных министерств и ведомств в заседаниях органов международных и Предложения в Правительстве РК в заседаниях МТК РК, МИД РК По мере необходимости, в соответствии с планами интеграционных сообществ: КТС СНГ, Совета автомобильных администраций при КТС СНГ, ЕвразЭС, НЭП, КВТ ЕЭК ООН, ЭСКАТО ООН, ШОС, ОЭС, ТРАСЕКА

-----  
 по водному транспорту  
 -----

6.5 Проводить соответствующую работу по привлечению дополнительных грузов проходящих через порт Актау Предложения в Правительстве РК МТК РК РГП "АМТП" (по согласованию) 4 квартал ежегодно бюджет не требует Затрат республиканского бюджета не требует

-----  
**7. Информационно-аналитическая и научно-технологическая деятельность**  
 -----

7.1 Провести исследования грузо- и магия в МТК РК, ЗАО "НК 4 квартал Затрат не тре-

	пассажиропотоков в транспортном сообщении на территории Республики Казахстан	Прави- тельство РК	КТЖ" (по 2005 РК	бует согласо- ванию), ЗАО "НИИ ТК" (по согласо-
7.2	Разработать пред- ложения по повы- шению качества транспортного обслуживания пассажиров, спо- собствующие раз- витию туристской деятельности	Предло- жения в Прави- тельство РК	МТК РК, МЗ РК, АтурС РК 2004- 2005	4 квар- тал 2004- 2005 Затрат респуб- ликан- ского бюджета не тре- бует
7.3	Провести анализ состояния и раз- работать реко- мендации по повы- шению качества обслуживания отечественных и иностраннх пере- возчиков на тран- спортных коридо- рах Республики Казахстан	Предло- жения в Прави- тельство РК	МТК РК, МЭБП РК, КазАТО (по сог- ласова- нию), ЗАО "НИИ	4 квар- тал 2004 Затрат респуб- ликан- ского бюджета не тре- бует ТК" (по согласо- ванию), АНЭК (по согласо-
7.4	Обобщить резуль- таты научных ис- следований и раз- работать рекомен- дации в области развития транс- порта и упрощения пересечения гра- ниц в рамках программы СПЕКА и	Предло- жения в Прави- тельство РК	МТК РК 2004 - 2006	4 квар- тал Сред- ства респуб- ликан- ского бюд- жета: 2004 год - 2,5 млн.

мониторинг их  
реализации

2005

год -

2,5 млн.

2006

год -

2,5 млн.

7.5	Выработать научную основу и стратегические направления развития транзитно-транспортного потенциала Республики Казахстан	Предложения в Правительстве РК	МТК РК	4 квартал 2004 - 2006	Затрат республиканского бюджета не требуется
7.6	Разработать дополнительный комплекс мер по защите транспортной инфраструктуры и корректировке действующих программ по обеспечению безопасности перевозок и транспортной деятельности, созданию единой базы мониторинга динамики безопасности перевозок и транспортной деятельности	Предложения в Правительстве РК	МТК РК	16 апреля 2004	Затрат республиканского бюджета не требуется
7.6.1	Провести анализ исполнения Программы совершенствования государственной системы по обеспечению безопасности	Предложения в Правительстве РК	МТК РК	15 января 2004	Затрат республиканского бюджета не требуется

перевозок пассажиров и грузов  
( постановление  
ПРК от 30.12.2000  
г. N 1962 ) и вы-  
рабатывать предло-  
жения по внесению  
изменений в части  
защиты транспорт-  
ной инфраструктуры  
и безопасности

перевозок

7.6.2	Разработать Кон- цепцию создания единой базы мони- торинга динамики безопасности перевозок и тран- спортной деятель-	Проект Концеп- ции	МТК РК, МВД РК, АТК РК, КНБ РК (по сог- ласова- нию)	15 марта 2004	Затрат респуб- ликан- ского бюджета не тре- бует
-------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------	------------------------------------------------------------------------	---------------------	--------------------------------------------------------------------

ности

7.6.3	Разработать Тех- ническое задание на создание ин- формационной ана- литической сис- темы транспортной базы данных и единой базы мони- торинга динамики безопасности перевозок и тран-	Акт приемки выпол- ненных работ	МТК РК, МВД РК, АТК РК, КНБ РК (по сог- ласова- нию)	4 квар- тал 2004	Сред- ства респуб- ликан- ского бюджета 2004 год - 7669 млн. тенге
-------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------	------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------

спортной деятель-  
ности

Приложение 1

**Перечень международных соглашений и конвенций,  
способствующих развитию международных перевозок,  
участником которых является Республика Казахстан**

-----  
 Наименование документа ! Дата и место ! Дата вступления в силу  
 ! подписания ! для Казахстан  
 -----

1 ! 2 ! 3  
 -----

Европейская экономическая комиссия (ЕЭК ООН):  
 -----

1. Конвенция о договоре Женевы, 19 мая РК присоединилась Указом  
 международной перевозки 1956 года Президента РК от 12  
 грузов (КДПГ) мая 1995 г. N 2271
2. Европейское соглаше- 1 июля 1970 РК присоединилась Указом  
 ние, касающееся работы года Президента РК от 12  
 экипажей транспортных средств, производящих  
 международных автомо-  
 бильные перевозки  
 (ЕСТР)
3. Соглашение о между- Женевы, РК присоединилась Указом  
 народных перевозках 1 сентября Президента РК от 12  
 скоропортящихся пищевых 1970 год мая 1995 г. N 2273  
 продуктов и о специаль-  
 ных транспортных сред-  
 ствах, предназначенных  
 для этих перевозок (СПС)
4. Европейское Соглаше- Женевы, РК присоединилась Указом  
 ние о международных 15 ноября Президента РК от 12  
 автомагистралях (СМА) 1975 года мая 1995 г. N 2274
5. Таможенная конвенция Женевы РК присоединилась Указом  
 о международной пере- 14 ноября Президента РК от 12  
 возке грузов с примене- 1975 года мая 1995 г. N 2275  
 нием книжки МДП (Кон-  
 венция МДП)
6. Европейское соглаше- Женевы, РК присоединилась Законом  
 ния о международной 30 сентября РК от 7 мая 2001 г.  
 дорожной перевозке 1957 года N 193-II ЗРК  
 опасных грузов (ДОПОГ)
7. Европейское соглаше- Женевы, РК присоединилась Законом  
 ние о важнейших линиях 1 февраля РК от 31 января

международных комбинированных соответствующих тах (СЛКП)	1991 года перевозок	2002 г. N 290-II ЗРК и объек-
8. Конвенция о дорожном движении	Вена, 8 ноября 1968 года	Решение о присоединении принято в 1994 году
9. Конвенция о дорожных знаках и сигналах	Вена, 8 ноября 1968 года	Решение о присоединении принято в 1994 году
10. Таможенная Конвенция, касающаяся контейнеров	Женева, 2 декабря 1972 года	РК присоединилась Законом РК от 6 мая 2002 года N 319-II
11. Международная Конвенция о согласовании условий проведения контроля границах	Женева, 21 октября 1982 года	РК присоединилась Законом РК от 6 мая 2002 года N 320-II на
12. Конвенция об унификации некоторых правил относительно ответственности, кающей судов плаванья	Женева, 15 марта 1960 года	РК присоединилась Законом РК от 8 февраля 2003 года N 383-II
	из столкновения внутреннего	выте-

-----  
**Международная морская организация (ИМО ООН):**  
 -----

13. Конвенция о Международной морской организации	1948 год	РК присоединилась постановлением Кабинета Министров РК от 4 марта 1994 года N 244
14. Международная конвенция о грузовой марке	1966 год	РК присоединилась постановлением Кабинета Министров РК от 4 марта 1994 года N 244
15. Международная конвенция по обмеру судов	1969 год	РК присоединилась постановлением Кабинета



Министров РК от 4 марта

1994 года N 244

16. Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью

1969 год

РК присоединилась постановлением Кабинета Министров РК от 4 марта 1994 года N 244

17. Конвенция о международных правилах предупреждения столкновения судов в море

1972 год

РК присоединилась постановлением Кабинета Министров РК от 4 марта

18. Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов 1973 г., измененная

1978 год

РК присоединилась постановлением Кабинета Министров РК от 4 марта 1994 года N 244

Протоколом (МАРПОЛ 73/78)

(МАРПОЛ

19. Международная конвенция по охране человеческой жизни на море, измененная Протоколом (СОЛАС 74/78)

1974 год

РК присоединилась постановлением Кабинета Министров РК от 4 марта 1994 года N 244

20. Международная конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты

1978 год

РК присоединилась постановлением Кабинета Министров РК от 4 марта

21. Международная конвенция по безопасным контейнерам

1972 год

РК присоединилась постановлением Кабинета Министров РК от 4 марта 1994 года N 244

-----  
**Международная организация гражданской авиации (ИКАО ООН):**  
-----

22. Конвенция о международной гражданской авиации. Принятие Республикой Казахстан Протокола об трехъязычном

Чикаго,  
7 декабря  
1944 года

РК ратифицировала постановлением Верховного Совета РК от 2 июля 1992 г. N 1503-XII аутентичном тексте

Конвенции ной (Буэнос-Айрес, рассматривается присоединение Конвенции вии со токола	о гражданской Статьей	международ- авиации 24.09.68) как этой соответст- V Про-
23. Конвенция о прес- туплениях и некоторых других актах, совершае- мых на борту воздушных судов	Токио, 14 сентября 1963 года	РК присоединилась постановлением Кабинета Министров РК от 13 мая 1994 г. N 506
24. Конвенция о борьбе с незаконным захватом воздушных судов	Гаага, 16 декабря 1970 года 1994 г. N 506	РК присоединилась постановлением Кабинета Министров РК от 13 мая
25. Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданс- кой авиации	Монреаль, 23 сентября 1971 года	РК присоединилась постановлением Кабинета Министров РК от 13 мая 1994 г. N 506
26. Конвенция о марки- ровке пластических взрывчатых веществ в целях их обнаружения	Монреаль, 1 марта 1991 года 1994 г. N 506	РК присоединилась постановлением Кабинета Министров РК от 13 мая
27. Протокол о борьбе с незаконными актами на- силия в аэропортах, обслуживающих междуна- родную авиацию, Конвенцию незаконными направленными безопасности ской в г. тября 1971 г.	Монреаль, 28 февраля 1988 года гражданскую дополняющий о борьбе с актами, против граждан- авиации, Монреале	РК присоединилась постановлением Кабинета Министров РК от 13 мая 1994 г. N 506 23 сен-

28. Протокол, касающийся изменения Конвенции о международной гражданской авиации	Монреаль, 30 сентября 1977 года 2001 г. N 186-II ЗРК	РК присоединилась Законом Республики Казахстан от 4 мая
29. Протокол, касающийся изменения Конвенции о международной гражданской авиации (Статья 3 bis)	Монреаль, 10 мая 1984 года	РК присоединилась Законом Республики Казахстан от 4 мая 2001 г. N 187-II ЗРК
30. Протокол, касающийся изменения Конвенции о международной гражданской авиации (Статья 83 bis)	Монреаль, 6 октября 1980 года	РК присоединилась Законом Республики Казахстан от 4 мая 2001 г. N 188-II ЗРК
31. Протокол об аутентичном четырехязычном тексте Конвенции о международной гражданской авиации	Монреаль, 30 сентября 1977 года	РК присоединилась Законом Республики Казахстан от 7 мая 2001 г. N 192-II ЗРК
32. Протокол об изменении Конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных перевозок, в Варшаве 1929	Гаага, 28 сентября 1955 года  воздушных подписанной 12 года	РК присоединилась Законом Республики Казахстан от 25 июня 2001 г. N 215-II ЗРК

---

**Транспортный коридор Европа - Кавказ - Азия (ТРАСЕКА)**

---

33. Основное многостороннее соглашение о международном транспорте по развитию коридора Европа - Кавказ - Азия	Баку, 8 сентября 1998 года	РК присоединилась Законом Республики Казахстан от 7 мая 2001 г. N 196-II ЗРК
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------

---

**Организация сотрудничества железных дорог (ОСЖД)**

---

34. Соглашение о между-	1 ноября	РК присоединилась
-------------------------	----------	-------------------

народном пассажирском сообщении (СМПС)	1951 года	распоряжением Премьер-Министра РК от 9 ноября
	1992 г. N 19071	
35. Соглашение о между-народном грузовом сообщении (СМГС)	1 ноября 1951 года	РК присоединилась распоряжением Премьер-Министра РК от 9 ноября
	1992 г. N 19071	
36. Соглашение об организационных и эксплуатационных аспектах комбинированных перевозок в сообщении Европа-Азия	Ташкент, 4 июня 1997 года	РК присоединилась постановлением Правительства РК от 9 августа 1999 г. N 1117

---

### Соглашения в рамках СНГ

---

37. Соглашение от 15 апреля 1994 года о создании зоны свободной торговли	Москва, 15 апреля 1994 года	РК ратифицировала постановлением Верховного Совета Республики Казахстан от 10 ноября
	1994 г. N 231-ХІІІ	
38. Протокол о внесении изменений и дополнений в Соглашение о создании зоны свободной торговли от 15 апреля 1994 года	Москва, 2 апреля 1999 года	РК ратифицировала Законом Республики Казахстан от 30 декабря 1999 года N 14-ІІ
39. Соглашение о порядке таможенного оформления и таможенного контроля товаров, перемещаемых между вами-участниками соглашения о создании свободной торговли	Ялта, 8 октября 1999 года	РК ратифицировала Законом Республики Казахстан от 21 октября 2000 года N 87-ІІ
		г о с у д а р с т - С о г л а -
40. Тарифное железнодорожных стран и дорог) участников СНГ	Соглашение админи- ( железных государств -	17 февраля 1993 года

41. Соглашение о сотрудничестве по обеспечению защиты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства  
Минск, 26 мая 1995 года  
Соглашение утверждено постановлением Правительства Республики Казахстан от 4 августа 2000 года N 1205
42. Соглашение о порядке транзита через территории государств-участников Содружества Независимых Государств  
Минск, 4 июня 1999 года  
2000 года  
Утверждено постановлением Правительства Республики Казахстан от 10 апреля 2000 года N 547; Вступило в силу 3 мая
43. Соглашение о порядке транзита  
1992 года  
Москва, 8 февраля
44. Протокол о международных автомобильных дорогах Содружества Независимых Государств  
Москва, 11 сентября 1998 года  
N 935  
Протокол утвержден постановлением Правительства Республики Казахстан от 24 июня 2000 года
45. Соглашение о массах и габаритах транспортных средств, осуществляющих международные автомобильные перевозки по дорогам государств-участников СНГ  
Минск, 4 июня 1999 года
46. Соглашение о таможенном союзе  
Москва, 20 января 1995 года  
1995 г. N 2461  
РК ратифицировала Указом Президента Республики Казахстан от 15 сентября
47. Договор о таможенном союзе и едином экономическом пространстве  
Москва, 26 февраля 1999 года  
N 403-I от 24 июня 1999 г.  
РК ратифицировала Законом Республики Казахстан
48. Соглашение об упрощенном порядке таможенного оформления товаров, перемещаемых  
Астана, 24 сентября 1999 года  
от 5 июля 2000 г. N 68-II  
между

государствами-участниками Таможенного союза

49. Соглашение о единых условиях транзита через территории государств-участников Таможенного союза Москва, 22 января 1998 года РК ратифицировала Законом Республики Казахстан от 11 декабря 1998 года N 313-I

50. Протокол о дополнениях к Соглашению о единых условиях транзита через территории государств-участников Таможенного союза 22 января 1998 года РК ратифицировала Законом Республики Казахстан от 23 октября 2000 г. N 90-II

51. Протокол о таможенном сопровождении между таможенными органами государств-участников Таможенного союза Москва, 8 декабря Вступил в силу со дня подписания 1998 года

52. Соглашение между Республикой Белоруссия, Республикой Казахстан, Киргизской Республикой и Российской Федерацией о формировании портного союза Москва, 22 января 1998 года РК ратифицировала Законом Республики Казахстан от 10 ноября 1998 года N 298-I

53. Межправительственное Соглашение между Правительством Республики Казахстан и Правительством Российской Федерации об условиях перевозок грузов и пассажиров казахстанскими и российскими судами в бассейне реки Иртыш Москва, 5 июня 2001 года

**Состояние дел по присоединению  
к международным конвенциям и соглашениям**

Наименование документа	Значение и роль	Участие	Приоритетность*
		при-в ! под- ! перво- ! сред- ! дол- !	
		сое- ! ста- ! лежит ! оче- ! не- ! го- !	
		ди- ! дии ! расс- ! редные ! сроч- ! сроч- !	
		не- ! ре- ! мот- ! ! ! ! !	
		ние ! ше- ! рению ! ! ! !	
		! ! ния ! ! ! ! !	

Разработанные ЕЭК ООН

Рекомендуемые	резолюцией	48/11	ЭСКАТО	ООН
<i>Безопасность дорожного движения</i>	Эти	международные	документы	служат
1. Конвенция о дорожном движении от 8 ноября 1968 г.			правовой основой и содержат комплекс международно-признанных правил дорожного движения, согласованных на основе систем	и
2. Конвенция о дорожных знаках и сигналах от 8 ноября 1968 г.	общей дорожных	в	знаков, сигналов и маркировки, гармонизированных требований области безопасности транспортных средств и других правил, направленных на повышение безопасности дорожного движения и, таким образом, на облегчение и раз-	+

витие международных  
автомобильных пере-

возок.

3. Таможенная конвенция, касающаяся временного ввоза дорожных перевозочных средств, служащих для коммерческих целей от 18 мая 1956 г. Таможенная конвенция, касающаяся временного ввоза дорожных перевозочных средств, служащих для коммерческих целей признанный на международном уровне документ на временный ввоз (таможенная книжка), гарантирующий выплату таможенных сборов и пошлин и используемый для национальных таможенных целей.

-----  
**Рекомендуемые резолюцией 48/11 ЭСКАТО ООН и ЮНКТАД**  
-----

*А. Облегчение  
пересечения  
границ*

Международные конвенции для облегчения пересечения границ направлены на отмену ненужных процедур, согласование необходимых процедур таможенного и других требуемых видов

контроля.

4. Таможенная конвенция о международной Конвенция МДП по- воляет осуществлять международные пере-



перевозке грузов с применением книжки МДП от 14 ноября 1975 г. возки грузов автомобильным транспортом из таможенного пункта назначения до таможенного пункта назначения через любое число стран без какого-либо промежуточного пограничного контроля

перевозимых грузов.

5. Таможенная конвенция, касающаяся контейнеров от 3 декабря 1972 г. Таможенная конвенция, касающаяся контейнеров, предоставляет в распоряжение таможенных органов гибкий инструмент для сокращения объема административной работы при одновременном сохранении надлежащего уровня таможенного контроля. + v

6. Международная конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границе от октября 1982 г. Международная конвенция о согласовании условий ведения контроля грузов на границах направлена на сокращение формальностей, уменьшение числа и продолжительности всех видов контроля (медико-санитарный, ветеринарный, фитосанитарный), в + v

целях проверки  
соблюдения техни-  
ческих стандартов  
и контроля качест-  
ва в целом, и при-  
меняется ко всем  
импортируемым,  
экспортируемым или

транзитным грузам.

Б. <i>Транспорт- ные операции</i>	Конвенция направ- + лена на унификацию
7. Конвенция	условий заключения
о договоре	договора междуна-
международной	родной дорожной
дорожной	перевозки грузов,
перевозки	включая условия,
грузов (КДПГ)	связанные с доку-
от 19 мая	ментами, используе-
1956 г.	мыми для такой
	перевозки, и ответ-
	ственностью пере-
	возчика.

-----  
Другие документы, разработанные ЕЭК ООН  
-----

1. Соглашение	В этом Соглашении +
о международ-	определены условия
ных перевозках	сохранения качества
скоропортя-	скоропортящихся
щихся пищевых	пищевых продуктов
продуктов и о	в ходе их транспор-
специальных	тировки. Кроме
транспортных	того, в них предус-
средствах,	мотрены стандарты
предназна-	для специального
ченных для	оборудования, поло-
этих перевозок	жения в отношении
(СПС) от 1	проверки изотерми-
сентября	ческого оборудова-

1970 г.

ния и отличительных знаков, указываемых на специальном оборудовании. Определены также оборудование и температурные условия для глубокозамороженных и замороженных пи-

щевых продуктов.

2. Европейское Соглашение  
соглашение о тано  
международной ния  
дорожной перевозке правил  
опасных перевозок  
грузов (ДОПОГ) опасных  
от 30 сентября грузов  
1957 г.

разрабо- +  
с целью созда-  
унифицированных  
международ-  
автомобильных  
опасных  
и состоит

из двух частей. В первой части (Приложение А) изложены предписания, касающиеся опасных веществ и предметов, тары и упаковки, а во второй части (Приложение В) - положения, касающиеся транспортных средств, используемых для перевозки опасных грузов.

В соответствии с постановлением рабочих органов Европейской Экономической Комиссии ООН с 1 января 1983 г. к междуна-

родным перевозкам  
опасных грузов  
допускаются только  
водители, прошедшие  
специальный курс  
подготовки и имею-  
щие соответствующее  
специальное свиде-

тельство.

3. Европейское Соглашение ЕСТР +  
соглашение, служит правовой  
касающееся ра- основной для конт-  
боты экипажей роля за соблюде-  
транспортных нием скоростных  
средств, режимов движения  
производящих транспортных  
международные средств и работы  
автомобильные экипажей транс-  
перевозки портных средств.  
(ЕСТР) от 1 Все страны, подпи-  
июля 1970 г. савшие это Согла-  
шение, приняли на  
себя обязанности по  
контролю за соблю-  
дением водителями,  
занятыми на между-  
народных перевоз-  
ках, требований по  
регламентации труда  
и отдыха и прини-  
мать меры в случае  
нарушения. В 1991  
г. была принята  
Поправка 2 к Согла-  
шению, предусмат-  
ривающая с 24 ап-  
реля 1995 г. обя-  
зательное наличие  
на автотранспортных

средствах, выполняющих международные перевозки, механических контрольных устройств (тахографов), обеспечивающих регистрацию времени управления членами экипажа транспортным средством, времени отдыха, скорости движения, пройденного расстояния и других

параметров.

4. Европейское Соглашение (СМА) +  
соглашение о служит правовой  
международных основной и пред-  
автомобильных ставляет собой сог-  
от 15 ноября (СМА) ласованный план  
1975 г. создания и разви-  
тия международной  
автодорожной сети  
в целях развития  
международных  
автомобильных пе-  
ревозок на всем

континенте.

5. Европейское Соглашением опре- +  
соглашение о деляются правовые  
важнейших рамки для согласо-  
линиях между- ванного плана раз-  
народных ком- вития комбиниро-  
бинированных ванных перевозок и  
перевозок и инфраструктуры,  
соответствующим объектам необходимой для их  
(СЛКП) от 1 осуществления, на  
основе международ-

февраля  
1991 г.

ных параметров и стандартов. В приложениях к Соглашению приведены перечни важнейших линий международных комбинированных перевозок, терминалов, пограничных пунктов, железнодорожно-паромных переправ/портов и других объектов, имеющих важное значение для международных комбинированных перевозок. Соглашением определяются технические характеристики сети важнейших линий международных комбинированных перевозок, в том числе параметры грузовых автотранспортных средств, контейнеров, съемных кузовов, полуприцепов для перевозки на железнодорожных платформах, а также терминалов, пограничных пунктов и другой инфраструктурой.

<p>1. Соглашение об организа- ционных и экс- плуатационных аспектах ком- бинированных перевозок в сообщении Европа-Азия, 1996 г.</p>	<p>Определяет комплекс правовых норм и стандартов по обес- печению комбиниро- ванных перевозок в Евро-азиатском сообщении. Присоединение к соглашению крайне важно для Казахста- на, включившегося в систему трансазиат- ских перевозок и развиваться в рес- публике она должна с учетом действующ- щих в мире правовых</p>	<p>+ и обес- в к к крайне Казахста- в и и должна - х</p>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------

норм и стандартов.

<p>2. Соглашение о международ- ном железно- дорожном гру- зовом сообще- нии (СМГС), 1974 г.</p>	<p>На сегодняшний день в СМГС участвуют все страны СНГ (кроме Армении), страны Балтии, Албания, Болгария, Вьетнам, Иран, Китай, КНДР, Мон- голия, Польша. Соглашение приме- няется по всем перевозкам грузов в прямом междуна- родном железнодо- рожном грузовом сообщении между станциями, которые открыты для грузо- вых операций во внутренних сообще- ниях, по накладным</p>	<p>+ + СНГ , , , , , Иран, , Польша. приме- по всем грузов надна- однодо- грузовом между которые грузо- в во сообще- ными</p>
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

С М Г С и только по  
сети железных  
дорог - участниц.  
С М Г С имеет обяза-  
тельную силу для  
отправителей и

получателей грузов.

3 . С о г л а ш е н и е +  
о м е ж д у н а р о д -  
н о м п а с с а ж и р -  
с к о м с о о б щ е н и и  
( С М П С ) ,  
1 9 7 8 г .

-----  
**Таможенные конвенции Всемирной Таможенной Организации,  
рекомендуемые ЮНКТАД**  
-----

Международная Обе конвенции вклю- + v  
Конвенция об чают все современ-  
упрощении и ные таможенные про-  
гармонизации цедуры, не все из  
таможенных которых используют-  
процедур ся различными тамо-  
(Киотская женными организа-  
конвенция) циями .  
1974 г . Текст конвенции  
Международная 1974 года включает  
Конвенция об Основную Часть и  
упрощении и ряд Приложений по  
гармонизации различным процеду-  
таможенных рам. Протокол вклю-  
процедур чает Основную  
(Киотская Часть, Общее Прило-  
конвенция), жение и Специфичес-  
пересмотренное кие Приложения (со  
и исправленное стандартами и реко-  
издание (еще мендуемыми дейст-  
не вступила в виями), которые  
силу) могут приниматься



отдельно, и инструкциями, объясняющими в деталях применение этих Приложений. Конвенция 1974 года позволяла оговорку при принятии конвенции, что не все параграфы одного Приложения были бы полностью реализованы в рамках одной администрации. В пересмотренной редакции такой возможности уже нет. Новая редакция также требует, чтобы все подзаконные и административные акты находились в полном соответствии со стандартами, в то время как версия 1974 года оставляла этот вопрос открытым. Конвенция 1974 года все еще открыта для присоединения до тех пор, пока в силу не вступит новая редакция.

---

Конвенции по транзиту, рекомендуемые ЮНКТАД

---

1. Конвенция о статусе Конвенции по транзиту и транзиту крайне ак-

свободе  
транзита  
(Барселона,  
1921 г.)

туальны для Казах-  
стана, не имеющего  
непосредственного  
выхода на междуна-  
родные морские  
маршруты. присоеди-  
нение к Барселонс-  
кой и Нью-Йоркской  
транзитным конвен-  
циям обеспечит пра-  
вовую основу тран-  
зитных перевозок  
через территорию  
Республики Казах-  
стан. Барселонская  
Конвенция провозг-  
лашает свободу  
транзита через  
территории Догова-  
ривающихся сторон,  
не допускает какой-  
либо дискриминации,  
основанной на на-  
циональности лиц,  
флаге судна, месте  
происхождения,  
отправления, въез-  
да, выезда или нап-  
равления, или на  
каком-нибудь об-  
стоятельстве, свя-  
занном с владением  
товара или судна,  
или другого вида

транспорта.

2. Конвенция Конвенция признает + v  
о транзитной свободу открытых  
тоговле стран, морей, находящихся  
не имеющих за пределами терри-

доступа к морю территориальных вод, для тех стран, у которых нет к ним свободного доступа. Конвенция предусматривает, что страны, находящиеся между внутриконтинентальной страной и морем, должны обеспечить свободный транзит через свою территорию, а также позволить кораблям внутриконтинентальной страны пользоваться теми же возможностями, что и их собственные корабли, что касается доступа и использования мор-

ских портов.

3. Конвенция ООН о праве + в  
Цель данной Конвенции - установить  
морском ядро морских вопро-  
сов и ввести Кон-  
венцию Исключитель-  
ной Экономической  
Зоны (ИЭЗ). С пер-  
вого взгляда, эта  
Конвенция не столь  
интересна для Ка-  
захстана, т.к. ООН  
считает его внутри-  
континентальной  
страной. Однако,  
часть данной Кон-  
венции обуслови-

ва ет те же правила, что и Нью-Йоркская Конвенция по праву доступа к морю и от него для внутриконтинентальных стран и по свободе транзита. Это значит, например, что в портах въезда и выезда в транзитных государствах могут организовываться свободные зоны или другие таможенные сооружения (по соглашению). В сравнении с Нью-Йоркской Конвенцией, Конвенция о Законе моря имеет то преимущество, что в ней гораздо больше стран-участниц, одной из которых яв-

ляется Китай.

4. Конвенция ООН о перевозке грузов (Гамбург, 1 марта г.)	В настоящей Конвенции морская	определены международный характер и необходимость содействовать достижению единообразия при осуществлении морской перевозки. Конвенцией регламентированы правила перевозок морских грузов: ответственность пере-	+ v
-----------------------------------------------------------	-------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----

возчика и грузоот-  
правителя, оформле-  
ние транспортных  
документов, спе-  
циальные правила об  
опасных грузах и  
т . д .

Гамбургские  
правила представ-  
ляют собой набор  
современных правил,  
определяющих от-  
ветственность  
морских перевоз-  
чиков. Они являются  
базой для развития  
мультимодальных  
перевозок, позво-  
ляют применять сис-  
тему Электронного  
Обмена Данными EDI.  
Эти Правила пред-  
полагают использо-  
вание контрактов  
взамен обычных  
товарных накладных.  
При использовании  
Гамбургских правил  
ответственность  
порта не прекра-  
щается после того,  
как груз передан  
непосредственно  
морскому перевоз-  
чику .

---

\*В соответствии с рекомендациями по проекту Тасис "Поддержка политики развития транзитных коридоров в Республике Казахстан"



Всего				32,8	14,2	2,0	1,2	1,3	1,7	1,5	
Коридор	ЦЕНТРАЛЬНАЯ				АЗИЯ-ВОСТОК						
Л о к о т ь				-				Ч е н г е л ь д ы ,			
Луговая	9,6	3,6	1,3	0,7	0,5	0,3	0,6				
б / п	7 ,						К у л у н д а				
Ченгельды, Луговая	6,0	1,4	0,2	0,2	-	0,1	0,1				
Всего				15,6	5,0	1,5	0,9	0,5	0,4	0,7	
П р о ч и е											
Всего				11,6	2,0	0,5	0,5	0,7	0,6	0,7	
Итого				104,1	32,8	9,7	5,9	4,9	5,6	5,6	

## ПРИНЯТЫЕ СОКРАЩЕНИЯ

АНЭК	- Ассоциация Национальных Экспедиторов К а з а х с т а н а
АЛТИД	- Проект "Развитие наземной транспортной инфраструктуры в Азии"
АРЕМЗК РК	- Агентство Республики Казахстан по регулированию естественных монополий и защите конкуренции
АтурС РК	- Агентство по туризму и спорту Республики К а з а х с т а н
МФ РК	- Министерство финансов Республики Казахстан
АТС	- Автотранспортные средства
АРКС	- Агентство Республики Казахстан по с т а т и с т и к е
АЗС	- Автозаправочная станция
ВВП	- Внутренний валовой продукт
ДОПОГ	- Европейское Соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов
ЕКМТ	- Европейская комиссия министров транспорта
ЕЭК ООН	- Европейская экономическая комиссия

Организации Объединенных Наций	
ЕСТР	- Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки
ЕБРР	- Европейский Банк Реконструкции и Развития
ЗАО "НК "КТЖ"	- Закрытое акционерное общество "Национальная Компания "Казахстан темір жолы"
ЗАО "НМСК"	- Закрытое акционерное общество "Национальная Морская Судоходная Компания"
АО "НИИ ТК"	- Акционерное общество "Научно-исследовательский институт транспорта и коммуникаций"
ИБР	- Исламский Банк Развития
ИКАО ООН	- Международная организация гражданской авиации
ИМО ООН	- Международная морская организация
ИК СНГ	- Интеграционный комитет Содружества Независимых Государств
КазАТО	- Союз автомобильных перевозчиков Республики Казахстан
КТК	- Комитет транспортного контроля
КППВ	- Конвенция о договоре международной перевозки пассажиров и багажа по внутренним водным путям
КНБ РК	- Комитет национальной безопасности Республики Казахстан
МТК РК	- Министерство транспорта и коммуникаций Республики Казахстан
МИД РК	- Министерство иностранных дел Республики Казахстан
МВД РК	- Министерство внутренних дел Республики Казахстан
МЭБП РК	- Министерство экономики и бюджетного планированию Республики Казахстан
МЗ РК	- Министерство здравоохранения Республики Казахстан



МДП	- Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП
МДС	- Международный союз дорожного транспорта
МСЖД	- Международный союз железных дорог
МСЭ	- Международный союз электросвязи
МСАТ	- Международный союз автомобильного транспорта
НБ РК	- Национальный Банк Республики Казахстан
НИСМ	- Национальная информационная супермагистраль
ОСЖД	- Организация сотрудничества железных дорог
ОЭС	- Организация экономического сотрудничества
РГП	- Республиканское государственное предприятие
РГП "АМТП"	- РГП Актауский морской торговый порт
СМА	- Соглашение о международных автомагистралях
СМЖЛ	- Европейское соглашение о международных магистральных железнодорожных линиях
СНГ	- Содружество Независимых Государств
СЭЗ	- Свободная экономическая зона
СПЕКА	- Специальная программа ООН для экономик Центральной Азии
СТО	- Станция технического обслуживания
СМИ	- Средства массовой информации
ТЭО	- Техничко-экономическое обоснование
ТКК	- Транспортно-коммуникационный комплекс
ТРАСЕКА	- Транспортный коридор Европа-Кавказ-Азия
ТРАНССИБ	- Транссибирская железнодорожная магистраль
ФИАТА	- Международная федерация экспедиторских ассоциаций
ШОС	- Шанхайская организация сотрудничества
ЭСКАТО ООН	- Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана Организации Объединенных Наций
ЮНКТАД	- Конференция по торговле и развитию <*>

Сноска. В сокращения внесены изменения - постановлением Правительства РК от 13 января 2006 года N 38 .

© 2012. РГП на ПХВ «Институт законодательства и правовой информации Республики Казахстан»  
Министерства юстиции Республики Казахстан