

**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.

*Премьер-Министр*

*Республики Казахстан*

Утверждена

постановлением Правительства

Республики Казахстан

от 30 декабря 2003 года N 1351

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

 **1. Паспорт**

**Наименование**

      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 Плане 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 N 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 Плане 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 Россией и Китаем.

      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, Китай);

      Европа - Юго-Восточная Азия (через Кавказ - Центральную Азию, Казахстан, Китай);

      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:

      ТРАНССИБ;

      ЦЕНТРАЛЬНЫЙ;

      ЮЖНЫЙ;

      ТРАСЕКА;

      СЕВЕР-ЮГ.

      Четыре из вышеназванных коридоров проходят по территории Республики Казахстан. Это ТРАНССИБ, 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  !Предложения

    казахстанской      !---------------!согласно 2-ой!ЕЭК ООН по

    железнодорожной    !Нумера- !Кол-во!международной!формированию

        сети           !ция мар-!      !Евроазиатской!евроазиатских

                       !шрутов  !      !конференции  !маршрутов

                       !        !      !по транспорту!

-------------------------------------------------------------------

Коридор СЕВЕРНЫЙ                    6

Петропавловск - Кокшетау    2       1      ТРАНССИБ       Е-203

- Астана

Пресногорьковская -

Кокшетау - Астана           5       1      ТРАНССИБ       Е-203

Астана - Моинты -

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 - Луговая -

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     TPACEKA         E50,

                                                          E-503/2

Кандагач - Никель      8б           1                     Е-503/2

- Тау

-------------------------------------------------------------------

      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

-------------------------------------------------------------------

                       !       !      Показатели по коридорам

                       !       !-----------------------------------

      Наименование     !  Ед.  !СЕВЕРНЫЙ!ЦЕНТ-  !СРЕДНЕ-  !ЗАПАДНЫЙ

      показателей      ! изм.  !        !РАЛЬНЫЙ!АЗИАТСКИЙ!

-------------------------------------------------------------------

Эксплуатационная длина,

всего                             1,9      1,8      2,1       1,1

-------------------------------------------------------------------

в том числе по

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 диспетчерской

  централизацией         Тыс.км   1,2      1,1      2,0       1,1

  с автоблокировкой      Тыс.км   0,4      0,4      0,1        -

  с полуавтоматической

  блокировкой            Тыс.км   0,3      0,3       -         -

-------------------------------------------------------------------

Весовые нормы грузовых   Тонн     2700-    2700-    2700-     2000-

поездов                           6000     4500     4500      4500

-------------------------------------------------------------------

Средние скорости

движения грузовых

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-I. Крупные контейнерные терминалы по обработке крупнотоннажных контейнеров расположены на станциях Достык, Караганда, Акмола и Кокчетав-I.

      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 транспортных возможностей 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-I, 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 160 км/час. Развитие (реконструкция, реабилитация) существующих железных дорог должно также ориентироваться на этот показатель. Однако из-за резкого ухудшения в последние годы технического состояния транспортной инфраструктуры, особенно устройств пути, на всей сети железных дорог Казахстана, в том числе на участках, входящих в состав международных маршрутов, максимально допустимые скорости ограничены 80 км/час, а в отдельных случаях - 40-70 км/час.

      Для международных железнодорожных магистралей не допускается пересечение с автомобильными дорогами на одном уровне. Для казахстанских железных дорог это очень серьезное требование. Так, к примеру, только в пределах коридора СРЕДНЕАЗИАТСКИЙ имеется порядка 90 пересечений в одном уровне, значительная часть которых представляет собой вообще неохраняемые переезды.

      Перечень неблагополучных участков казахстанских железных дорог, входящих в состав международных маршрутов и требующих ремонтно-восстановительных работ, реконструкция которых позволит повысить пропускную способность на железной дороге, приведен в таблице 3.

      Средства на восстановительные и реконструктивные работы будут предусматриваться в республиканском бюджете на соответствующий год. Кроме того, на реализацию данных мероприятий будут использованы собственные средства ЗАО "НК КТЖ".

      Таблица 3. Участки железных дорог, требующие

                 ремонтно-восстановительных и

                 реконструктивных работ

-------------------------------------------------------------------

Название коридоров и  !Протяжен-!Количество!Протяженность участ-

    железнодорожных    !ность км.! главных  !ков, нуждающихся в

       участков        !         ! путей на !усилении:

                       !         ! перегоне !----------------------

                       !         !          !в первую !в перспек-

                       !         !          !очередь  !тиве

-------------------------------------------------------------------

Коридор СЕВЕРНЫЙ

-------------------------------------------------------------------

Саяк-Актогай             185,5       один       25,6      237,7

Моинты-Саяк              336,9       один       14,5      217,6

Астана - Моинты          1190,6    один/два     34,7      184,7

Кокшетау - Астана        600,5     один/два     41,5      174,1

Актогай - гос.граница    680,4     один/два      2,5      324,8

                         327,9       один        -        124,0

Итого по коридору       3321,8                 118,8     1262,9

-------------------------------------------------------------------

Коридор ЦЕНТРАЛЬНЫЙ (за исключением участка Дружба - Актогай,

учтенного в составе коридора 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 шоссейных дорог по проекту АЛТИД.

      Создание международной сети автомобильных дорог категории Е 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 автомобильные дороги, расположенные в азиатской части континента.

      Текущее состояние по включению автомобильных дорог Казахстана в евроазиатскую международную автодорожную сеть показано в таблице 4. Как и в случае с железными дорогами, казахстанские автодороги, принимаемые во внимание региональными структурами ООН, укладываются в уже упомянутые выше четыре транспортных коридора на территории Республики Казахстан.

      Таблица 4. Международные автомобильные дороги

                Республики Казахстан

-------------------------------------------------------------------

                                   !        Классификация

    Участки автомобильных дорог    !-------------------------------

                                   !    СМА,   !Азиатские шоссейные

                                   !  ЕЭК ООН  !дороги, ЭСКАТО ООН

-------------------------------------------------------------------

Коридор СЕВЕРНЫЙ

-------------------------------------------------------------------

Омск - Павлодар - Семипалатинск -

Георгиевка - Майкапчагай                Е-127            --

Омск - Павлодар - Семипалатинск -        --             А-60

Георгиевка - Аягуз - Таскесен -

Учарал - Сарыозек

Таскесен - Бахты                        Е-015            --

Учарал - Достык                         Е-014           А-72

-------------------------------------------------------------------

Коридор ЦЕНТРАЛЬНЫЙ

-------------------------------------------------------------------

Ташкент - Шымкент - Бишкек -

Алматы - Сарыозек                       Е-40            А-5

Сарыозек - Хоргос                       Е-013           А-5

Алматы - Кокпек                         Е-011            --

Кокпек - Коктал - Хоргос                Е-012            --

-------------------------------------------------------------------

Коридор СРЕДНЕАЗИАТСКИЙ

-------------------------------------------------------------------

Уральск - Актюбинск -

Карабутак - Кызылорда                   Е-38            А-61

Кызылорда - Шымкент                     Е-123           А-61

-------------------------------------------------------------------

Коридор ЗАПАДНЫЙ

-------------------------------------------------------------------

Уральск - Атырау                        Е-121           А-63

Астрахань - Атырау                       --             А-70

Атырау - Досор - Бейнеу                 Е-121         А-63, А-70

Бейнеу - Шетпе -

Новый Узень - Бекдаш                    Е-121           А-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, приходятся 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, Карабутак- Иргиз-Аральск, граница Российской Федерации-Уральск-Актобе, Карабутак-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 имеется асфальтобетонное и черногравийное 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-  !в том числе по !Ср. интен-

                             !женность!  состоянию    !сивность

                             !км      !---------------!движения,

                             !        !удовл.,!  не   !а/м в день

                             !        !  км   !удовл.,!

                             !        !       !  км   !

-------------------------------------------------------------------

граница Узбекистана - Шымкент

- Тараз - Бишкек - Алматы -

Хоргос                          1137     267      870       4567

(автомобильный маршрут

коридора ЦЕНТРАЛЬНЫЙ)

граница РФ - Уральск -

Актюбинск - Кызылорда -

Шымкент                         2048     607     1441       1227

(автомобильный маршрут

коридора СРЕДНЕАЗИАТСКИЙ)

Петропавловск - Астана -

Караганда - Алматы              1669     844      825       2599

Граница РФ - Атырау -

Актау - граница Туркменистана   1420     312     1108        757

(один из автомобильных

маршрутов коридора ЗАПАДНЫЙ)

граница РФ - Павлодар -

Семипалатинск - Майкапшагай     1105     600      505        900

(один из автомобильных

маршрутов коридора СЕВЕРНЫЙ)

граница РФ - Костанай -

Астана                           879     352     1527       2376

(один из автомобильных

маршрутов коридора СЕВЕРНЫЙ)

-------------------------------------------------------------------

ВСЕГО                           8258    2982     5276

-------------------------------------------------------------------

*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 факторы:

      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 сухогрузов.

      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 Иртыш.

      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 Центральной Азии.

      Основными транзитными коридорами в воздушном пространстве Республики Казахстан являются:

      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 потребуется 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, направленнную 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 способствования 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 МДП (1975);

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

      Таможенная Конвенция о временном ввозе частных дорожных перевозочных средств (1954);

      Таможенной конвенции, касающейся контейнеров (1972);

      Международной конвенции о согласовании условий проведения контроля грузов на границах (1982);

      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 стран:

      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 МДП (1975);

      Международная конвенция об упрощении и гармонизации таможенных процедур (1974);

      Международная конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах (1982);

      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 ООН).

      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, приведен в приложении 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

-------------------------------------------------------------------

                   !              количество договор

                   !-----------------------------------------------

                   ! Всего !             в том числе:

Область применения !       !---------------------------------------

                   !       !дейст-!недейст-!подлежат!денонсированы

                   !       !вующие!вующие  !денон-  !из числа ранее

                   !       !      !        !сации   !заключенных

-------------------------------------------------------------------

Общие транспортные

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

-------------------------------------------------------------------

Итого                159     143      16       19           3

-------------------------------------------------------------------

*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. Мультимодальные (смешанные) перевозки**

      Технологические особенности мультимодальных (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 мультимодальных 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 мультимодальных 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 потребуется 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 темiр 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 1 ;

      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 Карабутак - Иргиз - Аральск (394 км);

      реконструкция участков автодороги граница Российской Федерации - Уральск - Актобе, Карабутак - 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, Республика Алтай (62 км);

      реконструкция автодороги Астана - Костанай - Челябинск выборочно (400 км)

      Коридор ЗАПАДНЫЙ:

      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;

      Коридор СЕВЕРНЫЙ:

      реконструкция отдельных участков автодороги Омск - Майкапшагай (210 км).

      \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

1 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) Водный транспорт*

      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.

      Кроме этого планируется:

      создание контейнерного терминала, открывающего перспективы для привлечения транзитных грузопотоков из Европы по коридору ТРАСЕКА;

      строительство причала по перевалке ферросплавов мощностью порядка 10 тыс. тонн;

      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 авиакомпанией "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 1 . 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 1 .

      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 1 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.

      \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

1 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 N 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-технический 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      !   Содержание    !  Форма !Ответст-!Срок ис-!Предпо-!Источ-

п/п    !   мероприятий   !заверше-!венные  !полнения!лагае- !ник

       !                 !ния     !за ис-  !(реали- !мые    !финан-

       !                 !        !полнение!зации)  !расходы!сиро-

       !                 !        !(реали- !        !       !вания

       !                 !        !зацию)  !        !       !

-------------------------------------------------------------------

   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     Инфор-   МТК РК,  4 квар-  Затрат

        международной     мация    АИС РК,  тал      респуб-

        деятельности в    в Прави- МИД РК,  ежегодно ликан-

        области развития  тельство МИТ РК,           ский

        международных     РК       МФ РК,            бюджет

        транспортных ко-           КНБ РК            не тре-

        ридоров, облегче-          (по сог-          бует

        ния пересечения            ласова-

        границ и внедре-           нию)

        ния информацион-

        ных технологий

        производить в

        свете положений

        Алматинской дек-

        ларации от 29

        августа 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

                          Прави-

                          тельс-

                          ства РК

1.1.2.5 Соглашению о      Проект   МТК РК,  4 квар-

        введении между-   поста-   МИД РК   тал

        народного серти-  новле-            2004

        фиката взвешива-  ния

        ния транспортных  Прави-

        средств (МСВТС)   тель-

                          ства РК

                          о при-

                          соеди-

                          нение

1.1.2.6  (исключена - постановлением Правительства РК

         от 27 ноября 2006 года N  1124 )

1.1.2.7 Соглашению о      Проект   МТК РК,  4 квар-

        транзите при меж- Закона   МИД РК   тал

        дународных воз-   РК                2004

        душных сообщениях

        (г.Чикаго, 7 де-

        кабря 1944 года)

1.1.2.8 Международному    Проект   МТК РК,  4 квар-

        кодексу морской   поста-   МИД РК   тал

        перевозки опасных новле-            2003

        грузов Междуна-   ния

        родной морской

        организации от

        27 сентября 1965

        года

1.1.3   Провести анализ   Инфор-   МТК РК   1 квар-  Затрат

        целесообразности  мация             тал      респуб-

        присоединения к   в МИД РК          2004     ликан-

        следующим между-  (предло-                   ского

        народным Конвен-  жения в                    бюджета

        циям и Соглаше-   Эксперт-                   не тре-

        ниям:             ный Со-                    бует

                          вет по

                          сотруд-

                          ничеству

                          Респуб-

                          лики

                          Казах-

                          стан с

                          междуна-

                          родными

                          органи-

                          зациями)

1.1.3.1 Конвенция о тран-          МФ РК,

        зитной торговле            МТК РК,

        стран, не имеющих          МИТ РК

        доступа к морю

        (Нью-Йорк,

        1965 г.)

1.1.3.2 Конвенция о ста-           МФ РК,

        тусе и свободе             МТК РК

        транзита (Барсе-

        лона, 1921 г.)

1.1.3.3 Конвенция ООН о            МТК РК

        морской перевозке

        грузов (Гамбург-

        ские правила,

        от 1 марта 1978

        года)

-------------------------------------------------------------------

**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     тельство АТК РК            кан-

        пространства      РК                         ского

        государств-чле-                              бюджета

        нов ЕврАзЭС                                  не тре-

                                                     бует

1.2.3   Согласовать общие Проект   МТК РК   1 квар-  Затрат

        принципы формиро- Соглаше-          тал      из рес-

        вания транспорт-  ния               2005     публи-

        ных коридоров                                кан-

        государств-чле-                              ского

        нов ЕврАзЭС                                  бюджета

                                                     не тре-

                                                     бует

1.2.4   Проводить инвен-  Внесе-   МТК РК   2 и 4    Затрат

        таризацию согла-  ние               квартал  из рес-

        шений в области   предло-           ежегодно публи-

        международных     жений в                    кан-

        перевозок. При    Прави-                     ского

        необходимости     тельство                   бюджета

        вносить изменения РК или в                   не тре-

        в действующие     МИД РК                     бует

        соглашения с

        целью унификации

        условий перевозок

        по соответствую-

        щим маршрутам и

        коридорам

1.2.5   Подготовить к     Проекты  МТК РК,  2004-    Затрат

        подписанию проек- согла-   МИД РК   2006     из рес-

        ты следующих      шений                      публи-

        двусторонних                                 кан-

        межправительст-                              ского

        венных соглаше-                              бюджета

        ний:                                         не тре-

                                                     бует

        В области автомо-

        бильного транс-

        порта с прави-

        тельствами:

        Республики Бела-                    2 квар-

        русь (новый                         тал

        проект)                             2004

        Австрийской Рес-                    1 квар-

        публики                             тал

                                            2005

        Королевства                         1 квар-

        Бельгия                             тал

                                            2005

        Королевства                         2 квар-

        Дания                               тал

                                            2006

        Великого Герцог-                    2 квар-

        ства Люксембург                     тал

                                            2006

        Македонии                           1 квар-

                                            тал

                                            2006

        Республики Хор-                     1 квар-

        ватия                               тал

                                            2006

        Королевства                         1 квар-

        Швеция                              тал

                                            2005

        Румынии                             3 квар-

                                            тал

                                            2004

        Соединенного Ко-                    2 квар-

        ролевства Вели-                     тал

        кобритании и                        2005

        Северной Ирландии

        Республики Слове-                   2 квар-

        ния                                 тал

                                            2004

        Королевства Нор-                    2 квар-

        вегии                               тал

                                            2005

        Республики Узбе-                    3 квар-

        кистан (новый                       тал

        проект)                             2004

        Исламской Респуб-                   3 квар-

        лики Иран                           тал

                                            2004

        Французской                         2 квар-

        Республики                          тал

                                            2004

        В области граж-

        данской авиации с

        правительствами:

        Греческой Респуб-                   4 квар-

        лики                                тал

                                            2006

        Объединенных                        1 квар-

        Арабских Эмиратов                   тал

        (новый проект)                      2006

        Республики Корея                    3 квар-

                                            тал

                                            2004

        Республики Таджи-                   4 квар-

        кистан (новый                       тал

        проект)                             2004

        САР Сянган Китай-                   1 квар-

        ской Народной                       тал

        Республики                          2006

        Турецкой Респуб-                    4 квар-

        лики (новый                         тал

        проект)                             2006

1.2.6   Обеспечить подпи- Согла-   МТК РК,  3 квар-  Затрат

        сание Соглашения  шение    МИД РК   тал      респуб-

        между Правитель-                    2004     ликан-

        ством Республики                             ского

        Казахстан и Пра-                             бюджета

        вительством                                  не тре-

        Российской Феде-                             бует

        рации о совмест-

        ных действиях по

        строительству

        перехода через

        реку Кигач на

        автомобильной

        дороге Атырау-

        Астрахань

1.2.7   Инициировать пе-  Протокол МТК РК,  3 квар-  Затрат

        реговоры с Прави- перего-  МИД РК   тал      респуб-

        тельством Китай-  воров             2004     ликан-

        ской Народной                                ского

        Республики о воз-                            бюджета

        можности органи-                             не тре-

        зации перевозок                              бует

        казахстанскими и

        китайскими судами

        по рекам Или и

        Черный Иртыш

1.2.8   Согласовать       Проект   МТК РК,  3 квар-  Затрат

        проект Соглашения Соглаше- МИД РК   тал      респуб-

        между Правитель-  ния               2004     ликан-

        ством Республики                             ского

        Казахстан и Пра-                             бюджета

        вительством                                  не тре-

        Российской Феде-                             бует

        рации о морском

        торговом судоход-

        стве

1.2.9   Согласовать       Проект   МТК РК,  3 квар-  Затрат

        проект Соглашения Соглаше- МИД РК   тал      респуб-

        между Правитель-  ния               2004     ликан-

        ством Республики                             ского

        Казахстан и Пра-                             бюджета

        вительством Гре-                             не тре-

        ческой Республики                            бует

        о морских пере-

        возках

1.2.10  Подготовить к     Проект   МТК РК,  3 квар-  Затрат

        подписанию проект поста-   МИД РК,  тал      респуб-

        Соглашения между  новления ЗАО "НК  2005     ликан-

        Правительством    Прави-   КТЖ" (по          ского

        Республики Казах- тельства согла-            бюджета

        стан и Правитель- РК       сованию)          не тре-

        ством Российской                             бует

        Федерации 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           нию),             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- Проект   АТК РК,  1 квар-  Затрат

         рацией           согла-   МТК РК,  тал      респуб-

                          шения    МЗ РК,   2005     ликан-

                                   МСХ РК,           ского

                                   КНБ РК            бюджета

                                   (по сог-          не тре-

                                   ласова-           бует

                                   нию)

1.2.12.2 Кыргызской Рес-  Проект   АТК РК,  1 квар-  Затрат

         публикой         согла-   МТК РК,  тал      респуб-

                          шения    МЗ РК,   2005     ликан-

                                   МСХ РК,           ского

                                   КНБ РК            бюджета

                                   (по сог-          не тре-

                                   ласова-           бует

                                   нию)

-------------------------------------------------------------------

**1.3 На национальном уровне: унификация и гармонизация**

**транспортного законодательства Республики Казахстан**

**в соответствии с международными конвенциями и соглашениями**

-------------------------------------------------------------------

1.3.1   Разработать нор-  Проекты  АТК РК,  4 квар-  Затрат

        мативные правовые норма-   МТК РК,  тал      респуб-

        акты Республики   тивных   ЗАО "НК  2004     ликан-

        Казахстан по уп-  право-   КТЖ"              ского

        рощению таможен-  вовых    (по сог-          бюджета

        ного оформления   актов    ласова-           не тре-

        транзитных гру-            нию),             бует

        зов:                       АНЭК

        - по использова-           (по сог-

        нию в качестве             ласова-

        грузовой таможен-          нию)

        ной декларации

        дополнительного

        экземпляра дорож-

        ной ведомости

        СМГС и других

        перевозочных до-

        кументов железно-

        дорожного транс-

        порта;

        - по обеспечению

        совместно с тамо-

        женными службами

        сопредельных

        государств унифи-

        кации требований

        при осуществлении

        таможенного конт-

        роля;

        - по внедрению

        режима предвари-

        тельного деклари-

        рования грузов

1.3.2   Нормативно-техни- Утвер-   МТК РК,  4 квар-  Затрат

        ческое обеспече-  жденные  МИТ РК   тал      респуб-

        ние автотранс-    в уста-           2005-    ликан-

        портной отрасли с новлен-           2006     ского

        учетом унификации ном за-                    бюджета

        соответствующих   конода-                    не тре-

        норм и стандартов тельст-                    бует

        с международными  вом по-

        требованиями      рядке

                          техни-

                          ческие

                          регла-

                          менты и

                          стан-

                          дарты

-------------------------------------------------------------------

**2. Минимизировать негативное влияние внешних факторов**

**на развитие транзитно-транспортного потенциала страны**

-------------------------------------------------------------------

2.1     Рассмотреть целе- Предло-  МТК РК,  16       Затрат

        сообразность соз- жения в  МЭБП РК, января   не тре-

        дания Центра мар- Прави-   МФ РК    2004     бует

        кетинга и анализа тельство

        развития транзит- РК

        но-транспортного

        потенциала Рес-

        публики Казахстан

2.2     Провести комплекс Предло-  МТК РК,  4 квар-  Собст-

        мероприятий по    жения в  МФ РК,   тал      венные

        организации регу- Прави-   КНБ      ежегодно сред-

        лярного движения  тельство РК                ства

        контейнерных      РК       (по               ЗАО "НК

        поездов по между-          сог-              КТЖ"

        народным маршру-           ласо

        там, в том числе:          ва-

        - определение              нию),

        транспортной ком-          ЗАО "НК

        пании по органи-           КТЖ" (по

        зации курсирова-           согла-

        ния контейнерных           сованию)

        поездов на регу-

        лярной основе;

        - согласование

        графика движения

        поездов с обеспе-

        чением упрощен-

        ного режима тамо-

        женного и погра-

        ничного контроля

        на Государствен-

        ной границе Рес-

        публики Казах-

        стан, направлен-

        ного на минимиза-

        цию времени стоя-

        нок поездов под

        данными операция-

        ми;

        - согласование

        тарифных и иных

        условий перевозок

        грузов с причаст-

        ными администра-

        циями 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                              бюджета

        Республики Казах-                            не тре-

        стан для развития                            бует

        транзитных пере-

        возок

2.5     Провести исследо- Проект   МТК РК,  4 квар-  Привле-

        вание по вопросу  ТЭО      ЗАО "НК  тал      ченные

        создания интегри-          КТЖ"     2006     сред-

        рованных логисти-          (по сог-          ства

        ческих систем и            ласова-

        разработать мар-           нию),

        кетинговый план            РГП

        мероприятий для            "АМТП"

        обеспечения роста          (по сог-

        контейнерных пе-           ласова-

        ревозок в Респуб-          нию)

        лике Казахстан за

        счет гранта Пра-

        вительства Японии

2.6     Разработать меха- Предло-  МТК РК,  4 квар-  Затрат

        низм оперативного жения в  МИД РК   тал      из рес-

        принятия ответных Прави-            2004     публи-

        мер в случаях,    тельство                   кан-

        когда националь-  РК                         ского

        ные перевозчики                              бюджета

        подвергаются                                 не тре-

        дискриминации за                             бует

        рубежом

2.7     Изучить междуна-  Предло-  МТК РК,  1

        родный опыт и     жения в  ЗАО "НК  декабря

        определить мини-  Прави-   КТЖ"     2004

        мально необходи-  тельство (по сог-

        мую инфраструк-   РК       ласова-

        туру для внедре-           нию),

        ния мультимодаль-          РГП

        ных и интермо-             "АМТП"

        дальных перевозок          (по сог-

        в Республике               ласова-

        Казахстан, а так-          нию),

        же потребную нор-          ЗАО

        мативно-правовую           "НИИ ТК"

        базу для этих              (по сог-

        перевозок                  ласова-

                                   нию),

                                   АНЭК (по

                                   согласо-

                                   ванию),

                                   ЗАО "Эйр

                                   Астана"

                                   (по сог-

                                   ласова-

                                   нию),

                                   ЗАО "Эйр

                                   Казах-

                                   стан"

                                   (по сог-

                                   ласова-

                                   нию),

                                   КазАТО

                                   (по сог-

                                   ласова-

                                   нию)

2.8     В целях расшире-  Предло-  МТК РК,  2 квар-  Затрат

        ния географии     жения в  ЗАО      тал      респуб-

        автодорожных пе-  Прави-   "НИИ ТК" 2005     ликан-

        ревозок отечест-  тельство (по сог-          ского

        венными перевоз-  РК       ласова-           бюджета

        чиками изучить             нию),             не тре-

        существующие воз-          КазАТО            бует

        можности создания          (по сог-

        совместных пред-           ласова-

        приятий по между-          нию)

        народным автомо-

        бильным перевоз-

        кам, как на

        территории стра-

        ны, так и на

        территории других

        государств и

        проанализировать

        с позиции при-

        быльности такого

        предприятия для

        казахстанского

        автотранспортного

        сектора экономики

-------------------------------------------------------------------

**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

        Европа-Азия и

        необходимых мерах

        по возможности их

        переориентации на

        международные ко-

        ридоры, проходя-

        щие по территории

        Республики Казах-

        стан

-------------------------------------------------------------------

*по железнодорожному транспорту*

-------------------------------------------------------------------

3.2     Продолжить работу Прото-   МТК РК,  4 квар-  Затрат

        по согласованию и кольные  ЗАО      тал      респуб-

        применению единых решения, "НК КТЖ" 2004     ликан-

        принципов в фор-  проекты  (по сог-          ского

        мировании тарифов согла-   ласова-           бюджета

        на перевозку гру- шений    нию)              не тре-

        зов по маршрутам                             бует

        международных

        транспортных

        коридоров, в том

        числе сквозных

        тарифных ставок и

        понижающих

        коэффициентов

3.3     Определить объемы Предло-  АТК РК,  2 квар-  Затрат

        финансирования из жения в  МЭБП РК, тал      респуб-

        республиканского  Прави-   МТК РК   2005     ликан-

        бюджета поэтап-   тельство                   ского

        ного обустройства РК                         бюджета

        и развития конт-                             не тре-

        рольно-пропускных                            бует

        пунктов в желез-

        нодорожных пунк-

        тах пропуска на

        Государственной

        границе Республи-

        ки Казахстан,

        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 стред-

        транспорта на     тельство согласо-          ства

        участках, свя-    РК       ванию)            ЗАО "НК

        занных с направ-                             КТЖ"

        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- РК       ванию)            бюджета

        вития сухопутных                             не тре-

        маршрутов кори-                              бует

        дора "Север-Юг"

4.1.3   Оценить целесо-   Предло-  МТК      4 квар-  Затрат

        образность разра- жения в           тал      респуб-

        ботки ТЭО на      Прави-            2004     ликан-

        строительство     тельство                   ского

        участка автомо-   РК                         бюджета

        бильной дороги                               не тре-

        "Бейнеу-Шалкар"                              бует

        маршрута ТРАСЕКА

        (причал порта

        Актау - Бейнеу -

        Шалкар и далее по

        действующим тран-

        спортным коридо-

        рам)

-------------------------------------------------------------------

*по железнодорожному транспорту*

-------------------------------------------------------------------

4.2     Обеспечить прове- Предло-  МТК РК,  4 квар-  Затрат

        дение мониторинга жения в  ЗАО "НК  тал      не тре-

        провозной способ- Прави-   КТЖ" (по ежегодно бует

        ности основных    тельство согласо-

        транзитных участ- РК       ванию)

        ков железных до-

        рог и скоростей

        движения поездов.

        В случае выявле-

        ния узких мест

        обеспечить прове-

        дение мероприятий

        по их устранению

4.3     Выполнить техни-  Информа- МТК РК,  4 квар-  Собст-

        ко-экономическое  ция в    ЗАО "НК  тал      венные

        исследование и    Прави-   КТЖ" (по 2005     сред-

        подготовить ТЭО   тельство согла-            ства

        по строительству  РК       сованию)          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       Акт      МТК РК,  4 квар-  2004 г. Рес-

        строительство     приемки  ЗАО "НК  тал      -8102,5 публи-

        железнодорожной            КТЖ" (по 2005     млн.тг, кан-

        линии Алтынсарин-          согласо-          2005 г. ский

        Хромтау                    ванию)            - 500   бюд-

                                                     млн.тг. жет

-------------------------------------------------------------------

*по автомобильному транспорту*

-------------------------------------------------------------------

4.5     Ввести запрет на  Поста-   МТК РК   1 квар-  Затрат

        проезд крупнога-  новление          тал      не тре-

        баритных и тяже-  Прави-            2004     бует

        ловесных авто-    тельства

        транспортных      РК

        средств по авто-

        дорогам республи-

        ки, параметры

        которых не соот-

        ветствуют законо-

        дательству РК

4.6     Строительство и   Акты     МФ РК,   2004-    Сред-

        обустройство      государ- МТК РК,  2006     ства

        инфраструктуры    ственной МСХ РК,           респуб-

        единых контроль-  комиссии МЗ РК,            ликан-

        но-пропускных     о прием- МЭБП РК,          ского

        пунктов в авто-   ке       КНБ РК            бюдже-

        мобильных пунк-   объектов (по сог-          та,

        тах пропуска в    в экс-   ласова-           размер

        рамках бюджетных  плуата-  нию)              которых

        программ          цию                        будет

                                                     опреде-

                                                     лен в

                                                     2004

                                                     году

4.7     Передислокация    Акты     МТК РК   4 квар-  Сред-

        постов транспорт- государ-          тал      ства

        ного контроля в   ственной          2004     респуб-

        пункты пропуска   комиссии                   ликан-

        на госгранице     о прием-                   ского

        республики в рам- ке                         бюдже-

        ках бюджетных     объектов                   та,

        программ          в экс-                     размер

                          плуатацию                  которых

                                                     будет

                                                     опреде-

                                                     лен в

                                                     2004

                                                     году

-------------------------------------------------------------------

*по водному транспорту*

-------------------------------------------------------------------

4.8     Продолжить реа-   Акт      МТК РК,  4 квар-          Долго-

        лизацию Плана     государ- РГП      тал              сроч-

        развития АМТП на  ственной "АМТП"   2006             ные

        2004-2006 гг.,    комиссии (по сог-                  креди-

        включая реконст-           ласова-                   ты под

        рукцию волнолома           нию)                      гаран-

        и подходной дамбы                                    тии

                                                             Прави-

                                                             тель-

                                                             ства

4.9     Завершить строи-  Акт      МТК РК,  4 квар-  2004 г. Рес-

        тельство Шульбин- государ- МЭБП РК  тал      - 320   публи-

        ского шлюза       ственной          2004     млн.    кан-

                          комиссии                   тенге   ский

                                                             бюд-

                                                             жет

4.10    Реконструкция     Акт      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

                                                     - 350   бюд-

                                                     млн.тг. жет

4.11    Обновление и      Акт      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                                        бюд-

                                                             жет 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 Респуб-

        лики Казахстан

        по внесению изме-

        нений в Программу

        развития отрасли

        гражданской авиа-

        ции на 2003-2005

        годы

4.12.2  В целях увеличе-  Предло-  МТК РК,  1        Затрат

        ния транзитных    жения в  МЭМР РК, апреля   респуб-

        полетов воздушных Прави-   МФ РК,   2004     ликан-

        судов зарубежных  тельство АРЕМ ЗК           ского

        авиакомпаний      РК       РК (по            бюджета

        через международ-          согла-            не тре-

        ные аэропорты              сованию)          бует

        Казахстана содей-

        ствовать в обес-

        печении авиатоп-

        ливом, соответ-

        ствующих требова-

        ниям, привлекаю-

        щих международных

        авиационных пере-

        возчиков

4.13    Осуществить даль- Инфор-   МТК РК   4 квар-          Техни-

        нейшую реализацию мация в           тал              ческая

        проекта "Воздуш-  Прави-            2005             помощь

        ные трассы Южного тельство                           по

        кольца, фаза III" РК                                 прог-

        по повышению                                         рамме

        безопасности по-                                     TACIS

        летов и эффектив-

        ности использова-

        ния воздушных

        трасс

-------------------------------------------------------------------

1 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 тамо-   Проект   МФ       1 квар-  Затрат

        женное оформление Согла-            тал      респуб-

        и таможенный      шения в           2006     ликан-

        контроль товаров  рамках                     ского

        и транспортных    ЕврАзЭС                    бюджета

        средств на внут-                             не тре-

        ренних таможенных                            бует

        границах с после-

        дующей отменой

        таможенного

        оформления и от-

        дельных форм

        таможенного конт-

        роля на завершаю-

        щем этапе форми-

        рования единой

        таможенной терри-

        тории государств

        -членов ЕврАзЭС

        при обеспечении

        контроля на внеш-

        них границах

-------------------------------------------------------------------

*по железнодорожному транспорту*

-------------------------------------------------------------------

5.2     Совершенствовать  Приказ   МФ РК,   4 квар-  Затрат

        процедуры пропус-          МТК РК,  тал      респуб-

        ка транзитных              МВД РК,  2005-    ликан-

        грузов на погра-           МСХ РК,  2006     ского

        ничных переходах,          МЗ РК,            бюджета

        в том числе усо-           ПС КНБ            не тре-

        вершенствовать             РК (по            бует

        технологический            согласо-

        процесс работы             ванию),

        станции Дружба с           ЗАО "НК

        четкой увязкой             КТЖ" (по

        функционирования           согласо-

        всех служб,                сованию)

        участвующих в

        выполнении опера-

        ций по пересече-

        нию границы (та-

        моженных, погра-

        ничных и т.п.),

        утвердить норма-

        тивный документ

        по его соблюдению

-------------------------------------------------------------------

*по автомобильному транспорту*

-------------------------------------------------------------------

5.3     Разработать и     Приказ   АТК 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  АТК 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

        КС МСАТ и ИК СНГ

5.5     Проработать воп-  Предло-  МИД РК,  3 квар-  Затрат

        рос упрощения     жения в  МВД РК,  тал      не тре-

        визового режима   Прави-   МТК РК   2004     бует

        для международных тельство

        автоперевозчиков  РК

5.6     Рассмотреть воз-  Предло-  МТК РК   2 квар-  Затрат

        можность создания жения в           тал      респуб-

        режима свободного Прави-            2004     ликан-

        от квот для тран- тельство                   ского

        зитных перевозок  РК                         бюджета

        грузов на грани-                             не тре-

        цах государств,                              бует

        являющихся чле-

        нами СПЕКА

5.7     Разработать поря- Норма-   МТК РК   2 квар-  Затрат

        док применения в  тивный            тал      респуб-

        Республике Казах- правовой          2006     ликан-

        стан единого сер- акт                        ского

        тификата весовых                             бюджета

        параметров авто-                             не тре-

        транспортных                                 бует

        средств (IVWC)

-------------------------------------------------------------------

**6. Организационно-технические мероприятия**

-------------------------------------------------------------------

6.1     Проводить презен- Инфор-   МТК РК,  4 квар-  Затрат

        тации транзитно-  мация в  МИД РК,  тал      респуб-

        транспортного     Прави-   ЗАО "НК  ежегодно ликан-

        потенциала РК в   тельство "КТЖ"             ского

        сопредельных и    РК       (по сог-          бюджета

        других зарубежных          ласова-           не тре-

        странах                    нию),             бует

                                   ЗАО "Эйр

                                   Астана"

                                   (по сог-

                                   ласова-

                                   нию),

                                   ЗАО "Эйр

                                   Казах-

                                   стан"

                                   (по сог-

                                   ласова-

                                   нию),

                                   РГП

                                   "АТМП",

                                   (по сог-

                                   ласова-

                                   нию)

6.2     Проводить на ре-  Инфор-   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 Респуб-

        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,

        ИМО и др., между-

        народных совеща-

        ниях, симпозиу-

        мах, семинарах,

        конференциях,

        форумах

6.4     Обеспечить пос-   Предло-  МТК РК,  По мере          Рес-

        тоянное участие   жения в  МИД РК   необхо-          публи-

        представителей    Прави-            димости,         кан-

        заинтересованных  тельство          в соот-          ский

        министерств и     РК                ветствии         бюджет

        ведомств в засе-                    с плана-

        даниях органов                      ми рабо-

        международных и                     ты

        интеграционных

        сообществ: КТС

        СНГ, Совета авто-

        транспортных

        администраций при

        КТС СНГ, ЕврАзЭС,

        НЭП, КВТ ЕЭК ООН,

        ЭСКАТО ООН, ШОС,

        ОЭС, TPACEKA

-------------------------------------------------------------------

*по водному транспорту*

-------------------------------------------------------------------

6.5     Проводить соот-   Предло-  МТК РК   4 квар-  Затрат

        ветствующую ра-   жения в  РГП      тал      респуб-

        боту по привле-   Прави-   "АМТП"   ежегодно ликан-

        чению дополни-    тельство (по сог-          ского

        тельных грузов    РК       ласова-           бюджета

        проходящих через           нию)              не тре-

        порт Актау                                   бует

-------------------------------------------------------------------

**7. Информационно-аналитическая и**

**научно-технологическая деятельность**

-------------------------------------------------------------------

7.1     Провести иссле-   Инфор-   МТК РК,  4 квар-  Затрат

        дования грузо- и  мация в  ЗАО "НК  тал      не тре-

        пассажиропотоков  Прави-   КТЖ" (по 2005     бует

        в транспортном    тельство согласо-

        сообщении на      РК       ванию),

        территории Рес-            ЗАО "НИИ

        публики Казахстан          ТК" (по

                                   согласо-

                                   ванию)

7.2     Разработать пред- Предло-  МТК РК,  4 квар-  Затрат

        ложения по повы-  жения в  МЗ РК,   тал      респуб-

        шению качества    Прави-   АтурС РК 2004-    ликан-

        транспортного     тельство          2005     ского

        обслуживания      РК                         бюджета

        пассажиров, спо-                             не тре-

        собствующие раз-                             бует

        витию туристской

        деятельности

7.3     Провести анализ   Предло-  МТК РК,  4 квар-  Затрат

        состояния и раз-  жения в  МЭБП РК, тал      респуб-

        работать реко-    Прави-   КазАТО   2004     ликан-

        мендации по повы- тельство (по сог-          ского

        шению качества    РК       ласова-           бюджета

        обслуживания               нию),             не тре-

        отечественных и            ЗАО "НИИ          бует

        иностранных пере-          ТК" (по

        возчиков на тран-          согласо-

        спортных коридо-           ванию),

        рах Республики             АНЭК (по

        Казахстан                  согласо-

                                   ванию)

7.4     Обобщить резуль-  Предло-  МТК РК   4 квар-  Сред-

        таты научных ис-  жения в           тал      ства

        следований и раз- Прави-            2004 -   респуб-

        работать рекомен- тельство          2006     ликан-

        дации в области   РК                         ского

        развития транс-                              бюд-

        порта и упрощения                            жета:

        пересечения гра-                             2004

        ниц в рамках                                 год -

        программы СПЕКА и                            2,5 млн.

        мониторинг их                                2005

        реализации                                   год -

                                                     2,5 млн.

                                                     2006

                                                     год -

                                                     2,5 млн.

7.5     Выработать науч-  Предло-  МТК РК   4 квар-  Затрат

        ную основу и      жения в           тал      респуб-

        стратегические    Прави-            2004 -   ликан-

        направления раз-  тельство          2006     ского

        вития транзитно-  РК                         бюджета

        транспортного                                не тре-

        потенциала Рес-                              бует

        публики Казахстан

7.6     Разработать       Предло-  МТК РК   16       Затрат

        дополнительный    жения в           апреля   респуб-

        комплекс мер по   Прави-            2004     ликан-

        защите транспорт- тельство                   ского

        ной инфраструк-   РК                         бюджета

        туры и корректи-                             не тре-

        ровке действующих                            бует

        программ по обес-

        печению безопас-

        ности перевозок и

        транспортной дея-

        тельности, созда-

        нию единой базы

        мониторинга дина-

        мики безопасности

        перевозок и тран-

        спортной деятель-

        ности

7.6.1   Провести анализ   Предло-  МТК РК   15       Затрат

        исполнения Прог-  жения в           января   респуб-

        раммы совершенст- Прави-            2004     ликан-

        вования государ-  тельство                   ского

        ственной системы  РК                         бюджета

        по обеспечению                               не тре-

        безопасности                                 бует

        перевозок пасса-

        жиров и грузов

        (постановление

        ПРК от 30.12.2000

        г. N 1962) и вы-

        работать предло-

        жения по внесению

        изменений в части

        защиты транспорт-

        ной инфраструктуры

        и безопасности

        перевозок

7.6.2   Разработать Кон-  Проект   МТК РК,  15       Затрат

        цепцию создания   Концеп-  МВД РК,  марта    респуб-

        единой базы мони- ции      АТК РК,  2004     ликан-

        торинга динамики           КНБ РК            ского

        безопасности               (по сог-          бюджета

        перевозок и тран-          ласова-           не тре-

        спортной деятель-          нию)              бует

        ности

7.6.3   Разработать Тех-  Акт      МТК РК,  4 квар-  Сред-

        ническое задание  приемки  МВД РК,  тал      ства

        на создание ин-   выпол-   АТК РК,  2004     респуб-

        формационной ана- ненных   КНБ РК            ликан-

        литической сис-   работ    (по сог-          ского

        темы транспортной          ласова-           бюджета

        базы данных и              нию)              2004

        единой базы мони-                            год -

        торинга динамики                             7669

        безопасности                                 млн.

        перевозок и тран-                            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  Женева, 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                    мая 1995 г. N 2272

средств, производящих

международные автомо-

бильные перевозки

(ЕСТР)

3. Соглашение о между-   Женева,         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-  Женева,         РК присоединилась  Указом

ние о международных      15 ноября       Президента РК от 12

автомагистралях (СМА)    1975 года       мая 1995 г. N 2274

5. Таможенная конвенция  Женева          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-  Женева,         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-  Женева,         РК присоединилась  Законом

ние о важнейших линиях   1 февраля       РК от 31 января

международных комбини-   1991 года       2002 г. N 290-II ЗРК

рованных перевозок и

соответствующих объек-

тах (СЛКП)

8.  Конвенция о дорожном Вена,           Решение о присоединении

движении                 8 ноября        принято в 1994 году

                         1968 года

9.  Конвенция о дорожных Вена,           Решение о присоединении

знаках и сигналах        8 ноября        принято в 1994 году

                         1968 года

10. Таможенная Конвен-   Женева,         РК присоединилась  Законом

ция, касающаяся контей-  2 декабря       РК от 6 мая

неров                    1972 года       2002 года N 319-II

11. Международная Кон-   Женева,         РК присоединилась  Законом

венция о согласовании    21 октября      РК от 6 мая

условий проведения       1982 года       2002 года N 320-II

контроля грузов на

границах

12. Конвенция об уни-    Женева,         РК присоединилась  Законом

фикации некоторых пра-   15 марта        РК от 8 февраля

вил относительно от-     1960 года       2003 года N 383-II РК

ветственности, выте-

кающей из столкновения

судов внутреннего

плавания

-------------------------------------------------------------------

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

-------------------------------------------------------------------

13. Конвенция о Между-   1948 год        РК присоединилась

народной морской орга-                    постановлением Кабинета

низации                                  Министров РК от 4 марта

                                         1994 года N 244

14. Международная кон-   1966 год        РК присоединилась

венция о грузовой марке                   постановлением Кабинета

                                         Министров РК от 4 марта

                                         1994 года N 244

15. Международная кон-   1969 год        РК присоединилась

венция по обмеру судов                    постановлением Кабинета

                                         Министров РК от 4 марта

                                         1994 года N 244

16. Международная кон-   1969 год        РК присоединилась

венция о гражданской                      постановлением Кабинета

ответственности за                       Министров РК от 4 марта

ущерб от загрязнения                     1994 года N 244

нефтью

17. Конвенция о между-   1972 год        РК присоединилась

народных правилах пре-                    постановлением Кабинета

дупреждения столкнове-                   Министров РК от 4 марта

ния судов в море                         1994 года N 244

18. Международная кон-   1978 год        РК присоединилась

венция по предотвраще-                    постановлением Кабинета

нию загрязнения с судов                  Министров РК от 4 марта

1973 г., измененная                      1994 года N 244

Протоколом (МАРПОЛ

73/78)

19. Международная кон-   1974 год        РК присоединилась

венция по охране чело-                    постановлением Кабинета

веческой жизни на море,                  Министров РК от 4 марта

измененная Протоколом                    1994 года N 244

(СОЛАС 74/78)

20. Международная кон-   1978 год        РК присоединилась

венция о подготовке и                     постановлением Кабинета

дипломировании моряков                   Министров РК от 4 марта

и несении вахты                          1994 года N 244

21. Международная кон-   1972 год        РК присоединилась

венция по безопасным                      постановлением Кабинета

контейнерам                              Министров РК от 4 марта

                                         1994 года N 244

-------------------------------------------------------------------

**Международная организация гружданской авиации (ИКАО ООН):**

-------------------------------------------------------------------

22. Конвенция о меж-     Чикаго,         РК ратифицировала

дународной гражданской   7 декабря       постановлением Верховного

авиации. Принятие Рес-   1944 года       Совета РК от 2 июля

публикой Казахстан                       1992 г. N 1503-XII

Протокола об аутентич-

ном трехъязычном тексте

Конвенции о международ-

ной гражданской авиации

(Буэнос-Айрес, 24.09.68)

рассматривается как

присоединение к этой

Конвенции в соответст-

вии со Статьей V Про-

токола

23. Конвенция о прес-    Токио,          РК присоединилась

туплениях и некоторых    14 сентября      постановлением Кабинета

других актах, совершае-  1963 года       Министров РК от 13 мая

мых на борту воздушных                   1994 г. N 506

судов

24. Конвенция о борьбе   Гаага,          РК присоединилась

с незаконным захватом    16 декабря       постановлением Кабинета

воздушных судов          1970 года       Министров РК от 13 мая

                                         1994 г. N 506

25. Конвенция о борьбе   Монреаль,       РК присоединилась

с незаконными актами,    23 сентября      постановлением Кабинета

направленными против     1971 года       Министров РК от 13 мая

безопасности гражданс-                   1994 г. N 506

кой авиации

26. Конвенция о марки-   Монреаль,       РК присоединилась

ровке пластических       1 марта          постановлением Кабинета

взрывчатых веществ в     1991 года       Министров РК от 13 мая

целях их обнаружения                     1994 г. N 506

27. Протокол о борьбе с  Монреаль,       РК присоединилась

незаконными актами на-   28 февраля       постановлением Кабинета

силия в аэропортах,      1988 года       Министров РК от 13 мая

обслуживающих междуна-                   1994 г. N 506

родную гражданскую

авиацию, дополняющий

Конвенцию о борьбе с

незаконными актами,

направленными против

безопасности граждан-

ской авиации, принятой

в г. Монреале 23 сен-

тября 1971 г.

28. Протокол, касающий-  Монреаль,       РК присоединилась

ся изменения Конвенции   30 сентября      Законом Республики

о международной граж-    1977 года       Казахстан от 4 мая

данской авиации                          2001 г. N 186-II ЗРК

29. Протокол, касающий-  Монреаль,       РК присоединилась

ся изменения Конвенции   10 мая           Законом Республики

о международной граж-    1984 года       Казахстан от 4 мая

данской авиации                          2001 г. N 187-II ЗРК

(Статья 3 bis)

30. Протокол, касающий-  Монреаль,       РК присоединилась

ся изменения Конвенции   6 октября        Законом Республики

о международной граж-    1980 года       Казахстан от 4 мая

данской авиации                          2001 г. N 188-II ЗРК

(Статья 83 bis)

31. Протокол об аутен-   Монреаль,       РК присоединилась

тичном четырехъязычном   30 сентября      Законом Республики

тексте Конвенции о       1977 года       Казахстан от 7 мая

международной граждан-                   2001 г. N 192-II ЗРК

ской авиации

32. Протокол об измене-  Гаага,          РК присоединилась

нии Конвенции для уни-   28 сентября      Законом Республики

фикации некоторых пра-   1955 года       Казахстан от 25 июня

вил, касающихся между-                   2001 г. N 215-II ЗРК

народных воздушных

перевозок, подписанной

в Варшаве 12 октября

1929 года

-------------------------------------------------------------------

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

-------------------------------------------------------------------

33. Основное многосто-   Баку,           РК присоединилась  Законом

роннее соглашение о      8 сентября      Республики Казахстан

международном транспорте 1998 года       от 7 мая 2001 г. N 196-II

по развитию коридора                     ЗРК

Европа - Кавказ - Азия

-------------------------------------------------------------------

**Организация сотрудничества железных дорог (ОСЖД)**

-------------------------------------------------------------------

34. Соглашение о между-  1 ноября        РК присоединилась

народном пассажирском    1951 года       распоряжением Премьер-

сообщении (СМПС)                         Министра РК от 9 ноября

                                         1992 г. N 19071

35. Соглашение о между-  1 ноября        РК присоединилась

народном грузовом сооб-  1951 года       распоряжением Премьер-

щении (СМГС)                             Министра РК от 9 ноября

                                         1992 г. N 19071

36. Соглашение об орга-  Ташкент,        РК присоединилась

низационных и эксплуа-   4 июня           постановлением

тационных аспектах       1997 года       Правительства РК

комбинированных перево-                  от 9 августа 1999 г.

зок в сообщении Европа-                  N 1117

Азия

-------------------------------------------------------------------

**Соглашения в рамках СНГ**

-------------------------------------------------------------------

37. Соглашение от 15     Москва,         РК ратифицировала

апреля 1994 года о       15 апреля       постановлением Верховного

создании зоны свободной  1994 года       Совета Республики

торговли                                 Казахстан от 10 ноября

                                         1994 г. N 231-XIII

38. Протокол о внесении  Москва,         РК ратифицировала  Законом

изменений и дополнений   2 апреля        Республики Казахстан

в Соглашение о создании  1999 года       от 30 декабря 1999 года

зоны свободной торговли                  N 14-II

от 15 апреля 1994 года

39. Соглашение о поряд-  Ялта,           РК ратифицировала  Законом

ке таможенного оформле-  8 октября       Республики Казахстан

ния и таможенного конт-  1999 года       от 21 октября 2000 года

роля товаров, переме-                    N 87-II

щаемых между государст-

вами-участниками Согла-

шения о создании зоны

свободной торговли

40. Тарифное Соглашение  17 февраля

железнодорожных админи-  1993 года

страций (железных

дорог) государств-

участников СНГ

41. Соглашение о сот-    Минск,          Соглашение утверждено

рудничестве по обеспе-   26 мая           постановлением

чению защиты граждан-    1995 года       Правительства Республики

ской авиации от актов                    Казахстан от 4 августа

незаконного вмешатель-                   2000 года N 1205

ства

42. Соглашение о поряд-  Минск,          Утверждено  постановлением

ке транзита через        4 июня          Правительства Республики

территории государств-   1999 года       Казахстан от 10 апреля

участников Содружества                   2000 года N 547;

Независимых Государств                   Вступило в силу 3 мая

                                         2000 года

43. Соглашение о         Москва,

порядке транзита         8 февраля

                         1992 года

44. Протокол о междуна-  Москва,         Протокол утвержден

родных автомобильных     11 сентября      постановлением Правитель-

дорогах Содружества      1998 года       ства Республики Казахстан

Независимых Государств                   от 24 июня 2000 года

                                         N 935

45. Соглашение о массах  Минск,

и габаритах транспорт-   4 июня

ных средств, осущест-    1999 года

вляющих межгосударст-

венные перевозки по

автомобильным дорогам

государств-участников

СНГ

46. Соглашение о         Москва,         РК ратифицировала  Указом

таможенном союзе         20 января       Президента Республики

                         1995 года       Казахстан от 15 сентября

                                         1995 г. N 2461

47. Договор о таможен-   Москва,         РК ратифицировала  Законом

ном союзе и едином эко-  26 февраля      Республики Казахстан

номическом пространстве  1999 года       N 403-I от 24 июня 1999 г.

48. Соглашение об упро-  Астана,         РК ратифицировала  Законом

щенном порядке таможен-  24 сентября     Республики Казахстан

ного оформления товаров, 1999 года       от 5 июля 2000 г. N 68-II

перемещаемых между

государствами-участни-

ками Таможенного союза

49. Соглашение о единых  Москва,         РК ратифицировала  Законом

условиях транзита через  22 января       Республики Казахстан

территории государств-   1998 года       от 11 декабря 1998 года

участников Таможенного                   N 313-I

союза

50. Протокол о дополне-  22 января       РК ратифицировала  Законом

ниях к Соглашению о      1998 года       Республики Казахстан

единых условиях тран-                    от 23 октября 2000 г.

зита через территории                    N 90-II

государств-участников

Таможенного союза

51. Протокол о таможен-  Москва,         Вступил в силу со дня

ном сопровождении между  8 декабря       подписания

таможенными органами     1998 года

государств-участников

Таможенного союза

52. Соглашение между     Москва,         РК ратифицировала  Законом

Республикой Белоруссия,  22 января       Республики Казахстан

Республикой Казахстан,   1998 года       от 10 ноября 1998 года

Киргизской Республикой                   N 298-I

и Российской Федерацией

о формировании Транс-

портного союза

53. Межправительствен-   Москва,

ное Соглашение между     5 июня

Правительством Респуб-   2001 года

лики Казахстан и Прави-

тельством Российской

Федерации об организа-

ции и условиях перево-

зок грузов и пассажиров

Казахстанскими и

Российскими судами в

бассейне реки Иртыш

-------------------------------------------------------------------

                                                     Приложение 2

**Состояние дел по присоединению**

**к международным конвенциям и соглашениям**

-------------------------------------------------------------------

Наименование ! Значение и роль  !   Участие     !Приоритетность\*

  документа   !                  !               !

              !                  !---------------------------------

              !                  !при-!в   !под- !перво-!сред-!дол-

              !                  !сое-!ста-!лежит!оче-  !не-  !го-

              !                  !ди- !дии !расс-!редные!сроч-!сроч-

              !                  !не- !ре- !мот- !      !ные  !ные

              !                  !ние !ше- !рению!      !     !

              !                  !    !ния !     !      !     !

-------------------------------------------------------------------

               Разработанные ЕЭК ООН

-------------------------------------------------------------------

**Рекомендуемые резолюцией 48/11 ЭСКАТО ООН**

-------------------------------------------------------------------

*Безопасность*    Эти международные    +

*дорожного*       документы служат

*движения*        правовой основой и

1. Конвенция   содержат комплекс

о дорожном     международно-приз-

движении от    нанных правил

8 ноября       дорожного движения,

1968 г.        согласованных на

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ общей основе систем

2. Конвенция   дорожных знаков,     +

о дорожных     сигналов и марки-

знаках и сиг-  ровки, гармонизи-

налах от 8     рованных требований

ноября 1968 г. в области безопас-

               ности транспортных

               средств и других

               правил, направлен-

               ных на повышение

               безопасности дорож-

               ного движения и,

               таким образом, на

               облегчение и раз-

               витие международных

               автомобильных пере-

               возок.

3. Таможенная  Таможенная конвен-        +            v

конвенция,     ция, касающаяся

касающаяся     временного ввоза

временного     дорожных перево-

ввоза дорожных зочных средств,

перевозочных   служащих для ком-

средств,       мерческих целей

служащих для   предусматривает

коммерческих   признанный на меж-

целей от 18    дународном уровне

ма 1956 г.     документ на вре-

               менный ввоз (тамо-

               женная книжка),

               гарантирующий вып-

               лату таможенных

               сборов и пошлин и

               используемый для

               национальньх

               таможенных целей.

-------------------------------------------------------------------

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

-------------------------------------------------------------------

*А. Облегчение*   Международные кон-

*пересечения*     венции для облег-

*границ*          чения пересечения

               границ направлены

               на отмену ненужных

               процедур, согласо-

               вание необходимых

               процедур таможен-

               ного и других тре-

               буемых видов

               контроля.

4. Таможенная  Конвенция МДП поз-   +

конвенция о    воляет осуществлять

международной  международные пере-

перевозке      возки грузов авто-

грузов с при-  мобильным транспор-

менением       том из таможни

книжки МДП     пункта отправления

от 14 ноября   до таможни пункта

1975 г.        назначения через

               любое число стран

               без какого-либо

               промежуточного пог-

               раничного контроля

               перевозимых грузов.

5. Таможенная  Таможенная конвен-   +             v

конвенция,     ция, касающаяся

касающаяся     контейнеров, пре-

контейнеров    доставляет в распо-

от 3 декабря   ряжение таможенных

1972 г.        органов гибкий

               инструмент для сок-

               ращения объема

               административной

               работы при одновре-

               менном сохранении

               надлежащего уровня

               таможенного конт-

               роля.

6. Междуна-    Международная кон-   +             v

родная конвен- венция о согласо-

ция о согласо- вании условий про-

вании условий  ведения контроля

проведения     грузов на границах

контроля       направлена на сок-

грузов на      ращение формальнос-

границе от 21  тей, уменьшение

октября        числа и продолжи-

1982 г.        тельности всех

               видов контроля

               (медико-санитарный,

               ветеринарный,

               фитосанитарный), в

               целях проверки

               соблюдения техни-

               ческих стандартов

               и контроля качест-

               ва в целом, и при-

               меняется ко всем

               импортируемым,

               экспортируемым или

               транзитным грузам.

*Б. Транспорт-*   Конвенция направ-    +

*ные операции*    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 обо-

               рудовании. Опреде-

               лены также оборудо-

               вание и температур-

               ные условия для

               глубокозамороженных

               и замороженных пи-

               щевых продуктов.

2. Европейское Соглашение разрабо-  +

соглашение о   тано с целью созда-

международной  ния унифицированных

дорожной пере- правил международ-

возке опасных  ных автомобильных

грузов (ДОПОГ) перевозок опасных

от 30 сентября грузов и состоит

1957 г.        из двух частей. В

               первой части (При-

               ложение А) изложены

               предписания, касаю-

               щиеся опасных

               веществ и предме-

               тов, тары и упаков-

               ки, а во второй

               части (Приложение

               В) - положения,

               касающиеся транс-

               портных средств,

               используемых для

               перевозки опасных

               грузов.

               В соответствии с

               постановлением

               рабочих органов

               Европейской Эконо-

               мической 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- основой 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, выпол-

               няющих международ-

               ные перевозки,

               механических конт-

               рольных устройств

               (тахографов), обес-

               печивающих регист-

               рацию времени уп-

               равления членами

               экипажа транспорт-

               ным средством, вре-

               мени отдыха, ско-

               рости движения,

               пройденного расс-

               тояния и других

               параметров.

4. Европейское Соглашение (СМА)     +

соглашение о   служит правовой

международных  основой и пред-

автомагист-    ставляет собой сог-

ральных (СМА)  ласованный план

от 15 ноября   создания и разви-

1975 г.        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,

соответствую-  необходимой для их

щих объектах   осуществления, на

(СЛКП) от 1    основе международ-

февраля        ных параметров и

1991 г.        стандартов. В при-

               ложениях к Согла-

               шению приведены

               перечни важнейших

               линий международных

               комбинированных

               перевозок, терми-

               налов, пограничных

               пунктов, железно-

               дорожно-паромных

               переправ/портов и

               других объектов,

               имеющих важное зна-

               чение для междуна-

               родных комбиниро-

               ванных перевозок.

               Соглашением опреде-

               ляются технические

               характеристики сети

               важнейших линий

               международных ком-

               бинированных пере-

               возок, в том числе

               параметры грузовых

               автотранспортных

               средств, контейне-

               ров, съемных кузо-

               вов, полуприцепов

               для перевозки на

               железнодорожных

               платформах, а также

               терминалов, погра-

               ничных пунктов и

               другой инфраструк-

               туры.

-------------------------------------------------------------------

Документы ОСЖД

-------------------------------------------------------------------

1. Соглашение  Определяет комплекс  +

об организа-   правовых норм и

ционных и экс- стандартов по обес-

плуатационных  печению комбиниро-

аспектах ком-  ванных перевозок в

бинированных   Евро-азиатском

перевозок в    сообщении.

сообщении      Присоединение к

Европа-Азия,   соглашению крайне

1996 г.        важно для Казахста-

               на, включившегося в

               систему трансазиат-

               ских перевозок и

               развиваться в рес-

               публике она должна

               с учетом действую-

               щих в мире правовых

               норм и стандартов.

2. Соглашение  На сегодняшний день  +

о международ-  в СМГС участвуют

ном железно-   все страны СНГ

дорожном гру-  (кроме Армении),

зовом сообще-  страны Балтии,

нии (СМГС),    Албания, Болгария,

1974 г.        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

               СМГС и только по

               сети железных

               дорог-участниц.

               СМГС имеет обяза-

               тельную силу для

               отправителей и

               получателей грузов.

3. Соглашение                       +

о международ-

ном пассажир-

ском сообщении

(СМПС),

1978 г.

-------------------------------------------------------------------

**Таможенные конценции 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 инст-

               рукциями, объясняю-

               щими в деталях

               применение этих

               Приложений. Конвен-

               ция 1974 года поз-

               воляла оговорку при

               принятии конвенции,

               что не все пара-

               графы одного Прило-

               жения были бы пол-

               ностью реализованы

               в рамках одной

               администрации. В

               пересмотренной

               редакции такой воз-

               можности уже нет.

               Новая редакция

               также требует,

               чтобы все подзакон-

               ные и администра-

               тивные акты находи-

               лись в полном соот-

               ветствии со стан-

               дартами, 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. Конценция   Конвенции по тран-             +

о статусе и    зиту крайне ак-

свободе        туальны для Казах-

транзита       стана, не имеющего

(Барселона,    непосредственного

1921 г.)       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 ториальных вод, для

(Нью-Йорк,     тех стран, у кото-

1965 г.)       рых нет к ним сво-

               бодного доступа.

               Конвенция предус-

               матривает, что

               страны, находящиеся

               между внутриконти-

               нентальной страной

               и морем, должны

               обеспечить свобод-

               ный транзит через

               свою территорию, а

               также позволить

               кораблям внутрикон-

               тинентальной страны

               пользоваться теми

               же возможностями,

               что и их собствен-

               ные корабли, что

               касается доступа и

               использования мор-

               ских портов.

3. Конвенция   Цель данной Конвен-      +             v

ООН о морском  ции - установить

праве          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 обусловли-

               вает те же правила,

               что и Нью-Йоркская

               Конвенция по праву

               доступа к морю и

               от него для внутри-

               континентальных

               стран и по свободе

               транзита. Это зна-

               чит, например, что

               в портах въезда и

               выезда в транзитных

               государствах могут

               организовываться

               свободные зоны или

               другие таможенные

               сооружения (по сог-

               лашению). В сравне-

               нии с Нью-Йоркской

               Конвенцией, Конвен-

               ция о Законе моря

               имеет то преиму-

               щество, что в ней

               гораздо больше

               стран-участниц, од-

               ной из которых яв-

               ляется Китай.

4. Конвенция   В настоящей Конвен-          +            v

ООН о морская  ции определены меж-

перевозке      дународный характер

грузов         и необходимость

(Гамбург,      содействовать дос-

1 марта 1978   тижению единообра-

г.)            зия при осуществле-

               нии морской пере-

               возки. Конвенцией

               регламентированы

               правила перевозок

               морских грузов: от-

               ветственность пере-

               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 Данных 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"

                                                     Приложение 3

**Динамика транзитных перевозок**

**по сети железных дорог Республики Казахстан**

-------------------------------------------------------------------

     Направление       ! Транзитные грузопотоки (млн. тонн в год)

     грузопоток        !-------------------------------------------

                       ! 1989 ! 1993! 1995! 1998! 1999! 2000! 2001

-------------------------------------------------------------------

Коридор СЕВЕРНЫЙ

-------------------------------------------------------------------

Тобол - Кулунда            9,2   3,9    -     -     -     -    -

Пресногорьковская -

Кзыл-Ту                   10,8   0,3    -     -     -     -    -

Тобол, Пресногорьков-

ская, б/п 7 - Дружба        -     -     -    0,1   0,1   0,1   0,2

Всего                     20,0   4,2    -    0,1   0,1   0,1   0,2

-------------------------------------------------------------------

Коридор ЦЕНТРАЛЬНЫЙ

-------------------------------------------------------------------

Ченгельды, Луговая -

Дружба                      -     -    0,2   0,2   0,2   0,3   0,2

Всего                       -     -    0,2   0,2   0,2   0,3   0,2

-------------------------------------------------------------------

Коридор СРЕДНЕАЗИАТСКИЙ

-------------------------------------------------------------------

Ченгельды, Луговая -

Озинки, Илецк,

Никель-Тау,               24,1   7,4   5,5   3,1   2,2   2,5   2,3

Аксарайская

Всего                     24,1   7,4   5,5   3,1   2,2   2,5   2,3

-------------------------------------------------------------------

Коридор ЗАПАДНЫЙ

-------------------------------------------------------------------

Озинки, Аксарайская -

Никель-Тау-Илецк -

Озинки, Аксарайская       14,4   3,1    -     -     -     -

Аксарайская - Бейнеу      12,4   9,9   1,7   1,2   1,2   1,6   1,4

Озинки, Илецк,

Никель-Тау - Бейнеу        6,0   1,2   0,3    -    0,1   0,1   0,1

Всего                     32,8  14,2   2,0   1,2   1,3   1,7   1,5

-------------------------------------------------------------------

Коридор ЦЕНТРАЛЬНАЯ АЗИЯ-ВОСТОК

-------------------------------------------------------------------

Локоть - Ченгельды,

Луговая                    9,6   3,6   1,3   0,7   0,5   0,3   0,6

б/п 7, Кулунда -

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

-------------------------------------------------------------------

Прочие

-------------------------------------------------------------------

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

                          Казахстана

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

                          Казахстан

МФ РК                   - Министерство финансов

                          Республики Казахстан

АТС                     - Автотранспортные средства

АРКС                    - Агентство Республики Казахстан по

                          статистике

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 темiр

                          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 "AMТП"              - 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                     - Технико-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