



О проекте Указа Президента Республики Казахстан "О Транспортной стратегии Республики Казахстан до 2020 года"

Постановление Правительства Республики Казахстан от 31 января 2005 года N 75

Правительство Республики Казахстан **ПОСТАНОВЛЯЕТ:**
внести на рассмотрение Президента Республики Казахстан проект Указа Президента Республики Казахстан "О Транспортной стратегии Республики Казахстан до 2020 года".

Премьер - Министр

Республики Казахстан

УКАЗ

ПРЕЗИДЕНТА РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН О Транспортной стратегии Республики Казахстан до 2020 года

ПОСТАНОВЛЯЮ :

1. Утвердить прилагаемую Транспортную стратегию Республики Казахстан до 2020 года (далее - Стратегия).

2. Правительству Республики Казахстан:
в трехмесячный срок разработать и утвердить план мероприятий по реализации Стратегии;

ежегодно к 30 января информировать Главу государства о ходе выполнения Стратегии;

принять иные меры, вытекающие из настоящего Указа.

3. Центральным и местным исполнительным органам, а также государственным органам, непосредственно подчиненным и подотчетным Президенту Республики Казахстан, принять меры по реализации Стратегии.

4. Контроль за исполнением Стратегии возложить на Администрацию Президента Республики Казахстан.

5. Настоящий Указ вступает в силу со дня подписания.

Президент

Республики Казахстан

У т в е р ж д е н а

**Указом Президента
Республики Казахстан**

от " __ " _____ 2005 года

N ____

ТРАНСПОРТНАЯ СТРАТЕГИЯ РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН ДО 2020 ГОДА Паспорт Стратегии

Наименование	Транспортная Стратегия Республики Казахстан
до 2020 года	
Основание для разработки	Протокольное решение Совета Безопасности Республики Казахстан от 16 октября 2003 года, распоряжение Премьер-Министра Республики Казахстан от 19 августа 2004 года
N 232-р	
Разработчики	Министерство транспорта и коммуникаций Республики Казахстан совместно с Центром системных исследований Управления экономической политики Администрации Президента Республики Казахстан
Цель	Устойчивое опережающее развитие транспортной системы и обеспечение ее оперативного реагирования при изменении спроса на услуги транспорта со стороны экономики и населения и его удовлетворение в полном объеме
Задачи	Достижение максимальной эффективности транспортных процессов и снижение транспортной составляющей в стоимости конечной продукции во внутреннем, транзитном и экспортно-импортном сообщении интеграция транспортной системы Казахстана в мировую транспортную систему гармонизация национального транспортного законодательства с международным законодательством в рамках региональных и международных организаций укрепление единого экономического пространства и развитие межрегиональных связей, а также повышение транспортной доступности на уровне, гарантирующем экономическое развитие и социальную стабильность

развитие и эффективное использование
транзитного потенциала

обеспечение безопасности транспортных
процессов, снижение количества и тяжести
происшествий на транспорте

обеспечение экологической безопасности и
рациональное использование энергетических
ресурсов

формирование благоприятного инвестиционного
климата в транспортном секторе

Срок реализации 2005-2020 годы

1 этап - 2005-2010 годы

2 этап - 2011-2016 годы

3 этап - 2016-2020 годы

Необходимые
ресурсы и
источники
финансирования

Необходимые ресурсы и источники
финансирования будут определяться при
разработке и утверждении отраслевых и
общегосударственных программ развития

по видам транспорта

Ожидаемые
результаты

Будет осуществлен переход транспортной
системы на качественно новый уровень
функционирования, сформирована оптимальная
транспортная сеть. Переход к финансированию
инфраструктуры на принцип полной
самокупаемости позволит сформировать
ресурсы для ее дальнейшего устойчивого
развития и поддержания на высоком
техническом и технологическом уровне.

Казахстанский транспортный комплекс будет
органично интегрирован в мировую
транспортную систему. Транспортная
инфраструктура будет соответствовать мировым
стандартам. Нормативная база и система
контроля в сфере экологии будут приведены к
международным стандартам.

За счет создания благоприятного
инвестиционного климата будут обновлены все
долгосрочные активы транспортного комплекса,
внедрены прогрессивные технологии

организации труда и производственного процесса, созданы профильные отечественные производства.

Все виды транспорта будут гармонично взаимодействовать. Будет создана сеть транспортно-логистических центров интермодальных перевозок.

Все это позволит существенно увеличить долю транзитных перевозок, основу которых будут составлять контейнерные перевозки. Транзит обеспечит существенные финансовые поступления в бюджет государства и транспортных компаний.

Повышение эффективности транспортной системы позволит сделать ее конкурентоспособным элементом казахстанской экономики. Будет обеспечен существенный рост грузо- и пассажироперевозок.

Будет достигнут максимальный уровень обеспечения потребностей экономики и населения в транспортных услугах надежным и безопасным транспортом. Транспорт станет более доступным для населения. Снизится его влияние, как источника повышенной техногенной и экологической опасности.

Будут решены вопросы обеспечения экономической и технологической безопасности на транспорте, что будет способствовать росту конкурентоспособности экономики Республики Казахстан.

Значительно снизится транспортная составляющая себестоимости продукции и услуг, повысится конкурентоспособность отечественного экспорта. Повысится роль транспортного комплекса как одного из основных двигателей экономики государства.

Реализация Стратегии будет иметь общий социально-экономический эффект в развитии экономики Казахстана и окажет значительное

содействие реализации таких программных документов, как Стратегия индустриально-инновационного развития, Государственная программа развития сельских территорий, Программа территориального развития.

Введение

На современном этапе развития Республики Казахстан государству предстоит задействовать новые рычаги экономического реформирования, определить приоритеты развития отечественной экономики в условиях глобализации, создать промышленную инфраструктуру и условия для развития конкуренции и частной инициативы.

Основополагающим документом, провозгласившим такие долгосрочные приоритеты и определившим пути их достижения, стало Послание Президента страны народу Казахстана "Казахстан-2030: Процветание, безопасность и улучшение благосостояния всех казахстанцев" (10 октября 1997 года).

С принятием Стратегии индустриально-инновационного развития Республики Казахстан на 2003-2015 годы, утвержденной Указом Президента Республики Казахстан от 17 мая 2003 года N 1096 (далее - Стратегия индустриально-инновационного развития), республика перешла на следующий, качественно новый этап своего развития, основанный на создании индустрии высоких технологий и принципах построения конкурентоспособной экономики.

Развитие единого экономического пространства страны во многом зависит от степени развития транспортной инфраструктуры каждого региона. В этой связи особенно актуальной является необходимость сбалансированного регионального развития транспортной системы и усиления взаимодействия центральных и местных исполнительных органов в вопросах государственного регулирования транспортной деятельности при сохранении тенденции децентрализации.

Транспортная Стратегия Республики Казахстан до 2020 года (далее - Стратегия) имеет общегосударственное значение, поскольку стабильное функционирование транспортного комплекса является необходимым условием устойчивого экономического роста республики.

Услуги транспорта должны быть ориентированы на их получателей, а именно население, бизнес, а также на государство в решении стратегических вопросов обеспечения единства и безопасности.

Разработанная в развитие основных стратегических документов Концепция государственной транспортной политики Республики Казахстан на период до 2008 года, одобренная постановлением Правительства Республики Казахстан от 11 июня 2001 года N 801, определяющая главной целью "... опережающее развитие транспортного

комплекса для повышения эффективности транзитных перевозок по территории Республики Казахстан, удовлетворения имеющихся и прогнозируемых потребностей в транспортных услугах, улучшения их качества", послужила стартовой площадкой для развития транспортного комплекса.

Вместе с тем, достигнутые результаты свидетельствуют о том, что указанный документ во многом выполнил свою миссию, сформировав основу для действующих отраслевых программ развития и обеспечив разработку и принятие ряда профильных отраслевых законов. Высокие темпы износа основных фондов всех видов транспорта, которые в ближайшие годы могут достигнуть критического предела, требуют от государства принятия определенно новых системных мер, направленных на их ускоренное восстановление и модернизацию.

Действующие отраслевые программы развития завершатся в 2005-2006 годах, после чего возникнет необходимость в разработке новых, и происходить это должно с учетом мировых интеграционных тенденций, развития технологий, совершенствования транспортной политики, а также финансовой политики государства в транспортном секторе.

Таким образом, необходимость определения политики долгосрочного развития транспортной системы является актуальной задачей, которая решается государством через разработку и принятие единого стратегического документа.

Настоящая Транспортная стратегия охватывает железнодорожный, автомобильный, городской пассажирский, воздушный и водный виды транспорта, развитие и эффективное функционирование которых в значительной степени зависят от политики государства. В современных условиях эти виды транспорта играют главную роль в транспортных процессах Казахстана.

Стратегия определяет ключевые направления государственной транспортной политики до 2020 года и представляет собой совокупность политических мер, руководящих принципов и направлений, инфраструктурного развития, призванных обеспечить комплексность и единство транспортной системы Казахстана и стратегическую основу для разработки концепций и среднесрочных отраслевых программ развития.

1. Современное состояние транспортной системы

1.1. Общее состояние транспортной системы

Транспортная система Казахстана представляет собой комплекс, включающий согласно Закону Республики Казахстан "О транспорте в Республике Казахстан" от 21 сентября 1994 года железнодорожный, автомобильный, морской, внутренний водный, воздушный, городской электрический, в том числе метрополитен, а также находящийся

на территории Республики Казахстан магистральный трубопроводный транспорт ¹.

¹ Развитие метрополитена предусматривается мероприятиями, содержащимися в Государственной программе развития города Алматы на 2003-2010 годы, утвержденной Указом Президента Республики Казахстан от 10 февраля 2003 года N 1019, а также разрабатываемой Программой территориального развития Республики Казахстан на период до 2015 года. Развитие трубопроводного транспорта осуществляется в соответствии с Государственной программой освоения казахстанского сектора Каспийского моря, утвержденной Указом Президента Республики Казахстан от 16 мая 2003 года N 1095, и Концепцией развития газовой отрасли Республики Казахстан до 2015 года, одобренной постановлением Правительства Республики Казахстан от 11 января 2002 года N 25. В связи с чем, вопросы развития данных видов транспорта не включены в Стратегию.

Экономические и географические особенности Казахстана (обширная территория, низкая плотность населения, запасы минеральных ресурсов, расположенные в разных частях страны, расположение между Европой и Азией) делают его экономику одной из наиболее грузоемких в мире, обуславливая высокую зависимость от транспортной системы.

Основная доля сети наземных путей сообщений приходится на автомобильные и железные дороги (порядка 85,6 и 13,7 тыс. км соответственно). Протяженность воздушных трасс составляет около 60 тыс. км. Плотность сети на 1000 кв. км территории составляет около 5,2 км железных дорог, 1,5 км внутренних водных путей, 28,3 км автомобильных дорог с твердым покрытием, что значительно ниже аналогичных показателей развитых стран (см. таблицу 1).

Таблица 1. Сравнительные протяженности и плотности инфраструктуры отдельных видов транспорта

Страна/ Показатель	Железнодорожная сеть, км	Плотность железнодорожной сети, км/тыс. км ²	Протяженность автодорог, км	Плотность автомобильных дорог, км/тыс. км ²	Внутренние водные пути (эксплуатируемые), км
Казахстан	13780	5,2	85679	28,3	3982
Канада	48909	5	497306	49,8	631
США	228464	24	4148395	430,7	41009
Мексика	19510	10	108087	54,8	2900
Австралия	44015	6	314090	40,9	2000

Германия	46039	129	230735	646,3	7300
Аргентина	34091	12	63348	22,9	11000
Украина	22473	37	163898	271,5	4499
Нигерия	3557	4	60068	65,0	8575

В период с 1999 по 2003 годы рост экономики Казахстана в выражении ВВП составил 45,1%. Рост производства товаров и услуг составил 52,4% и 41,1% соответственно. При этом объем грузовых перевозок всеми видами транспорта увеличился на 59%; пассажиров - на 17% (см. Таблицу 2).

Таблица 2. Основные показатели работы транспорта за 1999-2003 годы

Показатель	1999	2000	2001	2002	2003	2003/1999
Перевозки грузов, млн. тонн	1056	1278	1386	1516	1681	159,2%
Грузооборот, млн. ткм	149645	207044	225412	232291	258247	172,6%
Перевозки пассажиров, млн. пасс.	7369	6345	7322	8317	8636	117,2%
Пассажирооборот, млн. пкм	61229	67590	78387	86360	92950	151,8%

Объем перевозок по различным видам транспорта распределился следующим образом (Таблицы 3, 4).

Таблица 3. Объем перевозок грузов по видам транспорта

Всеми видами транспорта	1999	2000	2001	2002	2003	2003/1999
	976,8	1168,7	1270,2	1408,5	1536,2	157%
в том числе:						
Железнодорожным, млн. тонн	133,7	171,8	183,8	178,7	202,7	152%
Автомобильным, млн. тонн	825,8	982,0	1076,9	1219,3	1313,0	159%
Речным, млн. тонн	0,1	0,5	0,5	0,5	0,5	367%
Воздушным, тыс. тонн	17,2	14,4	9,0	10,0	20,0	116%

Анализ изменения интенсивности движения показывает полутора - двукратный рост загрузки отдельных направлений, особенно международных транспортных коридоров. За пятилетний период объем перевозок грузов железнодорожным транспортом возрос на 57%, соответственно, автомобильным транспортом на 59%, речным на 267%, воздушным на 16%.

Таблица 4. Количество перевезенных пассажиров транспортом общего пользования

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

Всеми видами транспорта	1999	2000	2001	2002	2003	2003/1999
	1550,0	1618,5	1687,5	1762,1	1829,0	118%
в том числе:						
Железнодорожным, млн. пасс.	18,8	21,3	21,6	20,7	17,7	94%
Автомобильным, млн. пасс.	1340,0	1400,0	1460,0	1534,0	1600,0	119%
Городским электрическим, млн. пасс.	160,4	151,4	150,0	146,4	150,0	94%
Речным, тыс. пасс.	30,0	45,0	55,0	60,0	60,0	200%
Воздушным, млн. пасс.	0,8	0,8	0,9	1,0	1,3	168%

В течение 1999-2003 гг. произошел прирост количества перевезенных пассажиров по следующим видам транспорта: автомобильным - на 19%, речным - на 100%, воздушным - на 68%. Напротив, по отдельным видам транспорта произошли уменьшения, соответственно: железнодорожным - на 6 % и городским электрическим - на 6 %.

Рост автомобильных перевозок соответствует общемировой тенденции перехода части пассажиров с железнодорожного на автомобильный транспорт, связанный с увеличением доли "коммерческих перевозчиков" и ростом числа автомобилей в личном пользовании. Одновременный прирост объемов перевозок воздушным транспортом, при снижении объемов железнодорожных перевозок, свидетельствует о начале восстановления гражданской авиации и некотором росте благосостояния граждан.

Несмотря на эти позитивные тенденции, на современном этапе своего развития транспортный комплекс Казахстана характеризуется неудовлетворительным состоянием основных средств, устаревшими и недостаточно развитыми инфраструктурой и технологиями.

Вследствие длительного недофинансирования железнодорожного транспорта произошло накопление физического износа основных средств, который сегодня составляет более 60%. В отрасли используются технически и морально устаревшие модели подвижного состава, путевой техники, изношенные конструкции пути и устаревшие технологии ремонта и содержания основных производственных средств. Низкая эффективность систем эксплуатации требует высоких эксплуатационных расходов для поддержания основных фондов в рабочем состоянии.

Автомобильные дороги общего пользования, из общей протяженности которых 95% запроектировано и построено под осевую нагрузку в 6 тонн и менее, сегодня принимают большегрузные автомобили с нагрузками до 12-15 тонн на ось, что значительно снижает срок их службы. На отдельных коридорах по дорогам III и IV

технических категорий, рассчитанных на интенсивность движения до 3 тысяч автомобилей в сутки, следует транспортный поток до 5-6 тысяч автомобилей в сутки, в котором, как правило, около 30-40% грузовых автомобилей с повышенными осевыми нагрузками. Официально приняв, в соответствии с Соглашением о массах и габаритах транспортных средств, осуществляющих международные перевозки по автомобильным дорогам государств-участников СНГ от 14 июня 1999 года, нормативную нагрузку на одиночную ось в размере 10 тонн ², Казахстан встал перед проблемой интенсивного износа дорожной инфраструктуры из-за технического несоответствия таким осевым нагрузкам. Для сравнения, в Европе конструкция дорожной одежды намного прочнее и имеет повышенный запас прочности, способный принимать до 12-14 тонн на ось при максимально допустимой нагрузке на одиночную ось до 10 тонн.

² Постановление Правительства Республики Казахстан от 19 января 2002 года N 62 "Некоторые вопросы, регламентирующие проезд автотранспортных средств по территории Республики Казахстан"

Плохое техническое состояние дорожной одежды приводит к снижению эксплуатационных скоростей, повышению транспортных эксплуатационных расходов, росту аварийности. По оценкам экспертов, при движении автотранспорта по дорогам без усовершенствованного покрытия расход топлива возрастает в среднем на 30%, соответственно увеличивая объем вредных выбросов в атмосферу. Помимо прямого ущерба здоровью людей, это повышает общее загрязнение окружающей среды автотранспортом и ускоряет процессы образования парниковых газов и глобального потепления климата.

Таким образом, техническое состояние дорог самым непосредственным образом влияет на состояние окружающей среды. Для приведения уровня выбросов к приемлемому уровню наряду с технологическим улучшением автотранспорта необходимы меры по совершенствованию дорожной инфраструктуры.

Некоторые сравнительные сведения о допустимых осевых нагрузках в ряде зарубежных стран приведены в Таблице 5.

Таблица 5. Сравнительный анализ допустимых осевых нагрузок ряда зарубежных стран

Страна	Максимальный вес (тонн)	Максимальная длина (метров)	Максимальный вес на сдвоенную ось (тонн)
Казахстан	44	20	18
Канада	62,5	23	17
Нидерланды	50	22	18

Австралия	62,5	25	16,5
Швеция	60	25	18
США	66	23	16,8
Страны ЕС	44	18,75	20

В Казахстане, как и в большинстве стран, автомобильные дороги содержатся за счет бюджета. На данный момент сложившийся удельный расход на 1 км по факту в 2004 году намного меньше нормативных (см. Таблицу 6).

Таблица 6. Удельный расход

Виды ремонта	Удельный расход на 1 км, тыс. тенге	
	Факт на 2004 г.	Норматив
текущий ремонт и содержание	148	302,7
средний ремонт	2 980	4 412
капитальный ремонт	22 000	25 000

Из-за несоответствия техническим стандартам и введением ограничений по типам авиационной техники, только два казахстанских аэропорта в городах Астана и Алматы из двадцати двух могут принимать без ограничений воздушные суда первого класса. Остальные нуждаются в больших средствах для реконструкции инфраструктуры.

Наличие большого количества воздушных судов советского производства (672 единицы), неэкономичных и несоответствующих международным стандартам по шумам и эмиссии двигателей, создает ограничение по маршрутам международных авиалиний. Все современные воздушные суда западного производства, эксплуатируемые одним оператором (11 единиц) находятся в операционном лизинге.

Вследствие недостаточного выделения бюджетных средств для отрасли внутреннего водного транспорта, суда государственного технического речного флота не получали своевременного ремонта и обновления, что привело к их устареванию: большинство таких судов выработали по 2-3 срока службы. Государственный технический флот насчитывает порядка 150 единиц, износ которых составляет 85%.

Другой существенной проблемой водного транспорта является техническое состояние и надежность судоходных гидротехнических сооружений (шлюзов). Результат воздействия таких негативных факторов как: старение бетона, длительный, более 50 лет, срок эксплуатации, допущенные при проектировании и строительстве ошибки, повышение сейсмичности района с 6 до 7,5 баллов, проблемы с приобретением запасных частей и оборудования требует принятия срочных мер по проведению их реконструкции и модернизации.

Одним из примеров эффективного вложения средств в развитие транспортной инфраструктуры является Актауский международный морской торговый порт, который после реконструкции за счет инвестиций Европейского Банка Реконструкции и

В настоящее время проявляется тенденция перехода казахстанских операторов на повышенные стандарты по экологии Евро-1, Евро-2 и Евро-3 на автомобильных перевозках в направлении европейских стран. Данные стандарты устанавливают более высокие требования к уровню выброса вредных веществ в выхлопных газах автомобилей. С целью снижения экологического воздействия на окружающую среду европейский автотранспортный рынок уже вводит более высокие экологические стандарты Евро-4 и Евро-5 ³. В странах-участницах Европейской Конференции Министров Транспорта (ЕКМТ) используется режим многосторонних разрешений на проезд транспортных средств.

³ Утверждены Правилем Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций N 49

В период проведения реформ в сфере городского пассажирского транспорта во второй половине 1990-х годов, реакцией рынка стало интенсивное развитие перевозок пассажиров маршрутными такси с использованием микроавтобусов, которые могут работать при небольших вложениях средств, позволяя операторам осуществлять быстрый возврат вложенных инвестиций. Это в значительной степени сняло остроту обеспечения городского пассажирского движения. Вместе с тем, качество таких услуг является невысоким, условия транспортировки - стесненными и неудобными, а многие операторы и привлекаемые ими водители не соответствуют необходимому уровню к в а л и ф и к а ц и и .

С либерализацией рынка произошло значительное снижение доступности пассажирского транспорта для сельского населения. В прошлом, крупные государственные автотранспортные предприятия исполняли государственный заказ по сельским пассажирским перевозкам, прибегая к перекрестному субсидированию таких перевозок за счет доходных видов деятельности. Теперь операторы работают на коммерческой основе, исключая возможность принудительного перекрестного субсидирования или осуществления убыточных перевозок без соответствующей к о м п е н с а ц и и .

В ближайшие годы ожидается, что уровень урбанизации Республики Казахстан повысится, что приведет к сокращению населения, проживающего в сельской местности. При этом имеющиеся проблемы транспортного сообщения между сельскими населенными пунктами могут значительно усугубиться.

Малая доля воздушного транспорта в общем объеме пассажиро- и грузооборота может говорить о неготовности населения и экономики к более активному использованию этого вида транспорта, в частности, - по причине недостаточного уровня доходов и высоких тарифов на перевозки. Большое количество авиакомпаний не отвечает установленным требованиям

качества предоставляемых услуг и безопасности полетов - необходимо дальнейшее ужесточение государственного контроля и реструктуризация рынка авиатранспорта.

Настоящее состояние водного транспорта требует восстановления внутренних водных путей, реализации программ реконструкции и развития морских и речных портов, формирования отечественного торгового флота для эффективного вовлечения в транспортный процесс.

1.3. Транзитный потенциал

Сложившиеся тенденции торгово-экономических взаимоотношений между странами Европы, Персидского залива и Азиатско-Тихоокеанского региона, а также особенности географического расположения Казахстана свидетельствуют о потенциальной возможности увеличения объема транзитных перевозок по его территории.

Главное преимущество, которым обладают транзитные коридоры, проходящие через территорию Казахстана, заключается в существенном сокращении расстояний. При осуществлении сообщения между Европой и Китаем через Казахстан расстояние перевозок уменьшается в два раза по сравнению с морским путем и до тысячи километров по сравнению с транзитом по территории России.

К настоящему времени Организацией Содружества Железных Дорог (ОСЖД) определены тринадцать главных железнодорожных коридоров, пять из которых проходят по территории Республики Казахстан. На западе железнодорожные маршруты увязаны с маршрутами панъевропейских (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). Основная часть транзита по железным дорогам республики приходится на направления: Россия - Центральная Азия (41% от общего объема транзита), Европа - Центральная Азия и Китай - Центральная Азия (соответственно 17% и 7% от общего объема транзита). Остальной объем транзита приходится на долю транзитных перевозок по направлениям Россия - Россия и Кыргызстан - Кыргызстан в связи с географическими особенностями разделения железных дорог.

Несмотря на некоторое увеличение объема транзита грузов железнодорожным транспортом, снизились объемы транспортировки грузов, которые в свое время занимали основные позиции в транзите. Это связано с переориентацией перевозок грузов на альтернативные маршруты через иранские порты и по маршруту ТРАСЕКА через порты Поти и Туркменбаши.

В области автомобильных перевозок основными направлениями транзита являются: Россия - Центральная Азия и страны Европы - Центральная Азия (соответственно 52% и 40% от общего транзита автотранспортом), а также Китай - Центральная Азия и Китай - Россия (3-4% от общего автотранспортного транзита).

Казахстан присоединился к Европейскому Соглашению о международных автомагистралях (СМА) от 15 ноября 1975 года. Тем самым приняты обязательства по приведению автомобильных дорог международного значения в соответствие с европейскими стандартами. Кроме того, в настоящее время по Межправительственному Соглашению по сети Азиатских автомобильных дорог от 26 апреля 2004 года в каждом подписавшем его государстве проводятся внутригосударственные процедуры.

В этой связи, с нашей стороны налицо несоответствие фактического состояния автомобильных дорог нормативным требованиям к международным автомобильным дорогам и неисполнение ряда международных соглашений в области транзитного и транспортного регулирования, призванных облегчить движение транзита через территорию Казахстана и оказать содействие развитию регионального сотрудничества и торговли.

Транзит воздушным транспортом во многом зависит от технических возможностей отдельных аэропортов и согласованности государственной политики со странами-соседями. Основной транзит осуществляется по направлению Европа - Юго-Восточная Азия. На государственном уровне активно внедряется схема воздушного сообщения, построенная на базе основных узловых аэропортов.

Наблюдается рост транзита через Актауский международный морской торговый порт, обусловленный формированием международных транспортных коридоров ТРАСЕКА и Север - Юг. При этом препятствующими факторами развитию морского транспорта являются: затрудненная процедура получения права плавания под Государственным флагом Республики Казахстан и отсутствие собственных торговых и вспомогательных судов. Необходимо дальнейшее развитие портовых мощностей и либерализация портовой деятельности.

В сфере внутреннего водного транспорта действующим маршрутом является Павлодар-Омск, сквозное судоходство по Иртышу на Китай в настоящее время отсутствует, необходимо политическое урегулирование вопроса с китайской стороной. Основными причинами, препятствующими организации транзитного маршрута по реке Урал, являются заиливание и обмеление Урало-Каспийского канала, а также недостаточное выделение финансовых средств на проведение работ, связанных с обеспечением габаритов судового хода.

Продолжительное недофинансирование транспортного комплекса привело к тому, что качество и пропускная способность транспортной системы перестает удовлетворять растущий спрос со стороны внутренних и внешних перевозчиков. Значительная часть транспортной инфраструктуры, имеющей транзитный потенциал, работает с превышением номинальной загрузки, постепенно утрачивая свои технико-эксплуатационные качества.

Помимо проблем инфраструктурного характера потенциальный транзитный поток

сталкивается с рядом так называемых "нефизических" барьеров, наиболее существенные из которых - необоснованные задержки и процедурные сложности при прохождении таможенного и пограничного контроля.

Следует отметить, что деятельность всех секторов транспортного комплекса характеризуется неадекватным регулированием тарифов на транзитные перевозки. Предприятия - естественные монополисты, оказывающие услуги по транзитным перевозкам, работают в условиях жесткой международной конкуренции, что требует большей гибкости в формировании транзитной тарифной политики от регулирующего государственного органа.

По оценкам специалистов, уровень развития транзита в Казахстане не соответствует потенциалу отрасли и республики в целом. Так, например, в 2003 году объем внешней торговли Китая со странами ЕС составил 115 млн. тонн, при этом объем транзитных перевозок по территории Республики Казахстан в данном направлении составил около 3 млн. тонн.

Использование пропускной способности транзитных коридоров по основным видам транспорта приведено в Таблице 7.

Таблица 7. Использование транзитных возможностей транспортных коридоров по отдельным видам транспорта в 2003 году

Вид транспорта	Объем транзита в 2003 году	Существующая пропускная способность	Использование пропускной способности
Железнодорожный, млн. тонн	6,7	7,6	88%
Автомобильный, млн. тонн	0,9	1,5	60%
Воздушный, млн. с. км.	68,5	342,5	20%
Водный, млн. тонн	0,035	2,0	1,8%

Расчетная интенсивность движения по автомобильным дорогам республиканского значения, входящих в состав международных транспортных коридоров, составляет в среднем от 3 до 7 тысяч автомобилей в сутки, в зависимости от категории автомобильной дороги; фактическая интенсивность движения на основных международных маршрутах составляет в среднем 55% от расчетной.

Таблица 8. Интенсивность движения автотранспортных средств (АТС) на международных автотранспортных коридорах ⁴

Международный транспортный коридор	Интенсивность движения АТС в сутки	Степень использования, %
Ташкент-Шымкент-Тараз-Бишкек-Алматы-Хоргос	более 7 000	более 100

Алматы-Караганда-Астана- Петропавловск	более 3 000	более 100
Астана-Костанай-Челябинск	более 2 500	порядка 80
Шымкент-Кызылорда-Актюбинск-Уральск-Самара	более 1 800	порядка 50
Омск-Павлодар- Семипалатинск-Майкапчагай	более 1 500	порядка 50
Астрахань-Атырау-Актау-граница Туркменистана	более 1 300	порядка 40

4 Интенсивность движения - количество автотранспортных средств, проходящих через определенное сечение дороги в единицу времени (авт/час; авт/сут), не постоянно в течение суток и меняется по длине отдельных участков дороги, увеличиваясь вблизи городов, крупных населенных пунктов и железнодорожных станций, имеет наименьшее значение на средних участках маршрутов автомобильных дорог

Железнодорожная инфраструктура имеет резервы пропускной способности на международных транспортных коридорах, однако имеющиеся узкие места существенно ограничивают пропускную способность сети (см. Таблицу 9).

Таблица 9. Степень использования пропускной способности международных железнодорожных транспортных коридоров

Международный транспортный коридор по классификации ОЖД	Казах-станские участки	Степень использования пропускной способности с учетом "узких мест", %	Степень использования пропускной способности в среднем, %
Коридор N 1e - Куновице-Варшава-Брест-Минск-Осиновка-Москва-Рязань-Самара-Оренбург-Илецк-Актюбинск-Кзылорда-Сары-Агач-Ташкент	Илецк-Сары-Агач	89	35
Коридор N2 - Москва-Екатеринбург - Петропавловск - Достык - Алашанькоу - Ляньюньган	Петропавловск-Достык	82	14
Коридор 2a - Дема-Тобол-Астана-Достык - Алашанькоу - Ляньюньган	Тобол - Достык	82	32
Коридор N5 - Баяншенье - Захонь - Жмеринка - Пенза-Пресногорьковская - Кокшетау и далее по коридору N2 в порты Китая	Пресногорьковская - Достык	82	12
	Озинки-Арысь -	89	36

Коридор N 5ж - Ртищево - Озинки - Арысь - Луговая - Актогай и далее в Бишкек или по коридору N2 в Китай	Луговая-Актогай - Достык		
Коридор N8 - Фастов - Знаменка - Лихая - Аксарайская - Макат - Оазис - Навои и далее по коридору N10.	Аксарайская - Макат - Оазис	92	40
Коридор N 86 - Карталы - Никельтау - Макат - Оазис - Навои	Никельтау-Оазис	1 0 0	4 9
Макат - Мангышлак порт Актау	Никельтау-Актау	92	35
Коридор N10 - ТРАСЕКА - порты Батуми и Поти - Тбилиси - Баку - Туркменбаши - Ашгабад - Бухару - Навои - Ташкент - Сары-Агач - Алматы - Актогай и далее по коридору N 2 в Китай	Сары-Агач - Актогай-Достык	82	14
Ответвление коридора N 10 - Варна/Одесса - Батуми/Поти - Тбилиси - Баку - Актау - Макат - Кандагач - Арысь - Актогай - Достык - порты Китая	Макат - Кандагач-Арысь - Актау - Достык	100	31

Перевалочные мощности порта Актау задействованы на 100% по нефтеналивным причалам и на 67% по сухим и прочим грузам.

1.4. Структурные преобразования на транспорте в период реформ

За истекшее десятилетие в транспортном секторе произошли большие изменения структурного и законодательного характера, главным направлением которых стало разделение функций государственного регулирования и хозяйственной деятельности субъектов транспорта.

В секторе железнодорожного транспорта полностью отделена социальная сфера, предприятия обеспечивающей деятельности, пассажирские перевозки. Из состава основной деятельности выведен и приватизирован ряд вспомогательных непрофильных производств таких, как содержание зданий и сооружений и медицинское обслуживание. На базе локомотивного и вагонного парков образованы самостоятельные юридические лица.

Согласно действующему законодательству, оператор магистральной сети будет обеспечивать равный доступ всем перевозчикам, которые отвечают установленным техническим требованиям. Развитие конкуренции в перевозочной деятельности будет

обеспечиваться за счет возникновения новых перевозчиков, операторов вагонов (контейнеров) и операторов тяги, имеющих собственный (арендованный) подвижной состав. Начиная с 2005 года, будет внедрен четкий механизм субсидирования пассажирских перевозок посредством реализации государственных обязательств по обеспечению социальных услуг, ведется реструктуризация исполнителей пассажирских услуг.

Автомобильный транспорт Казахстана приватизирован. Сеть дорог общего пользования оптимизирована и разделена на несколько функциональных групп по принадлежности: дороги международного, республиканского и местного значения, а также улицы городов и населенных пунктов. С принятием Бюджетного кодекса и Закона Республики Казахстан "О внесении изменений и дополнений в некоторые законодательные акты Республики Казахстан по вопросам разграничения полномочий между уровнями государственного управления и бюджетных отношений" от 20 декабря 2004 года N 13 дополнительно образована группа "дороги районного значения".

Реформа городского пассажирского транспорта в 1997 году (акционирование и приватизация, разделение государственных и хозяйственных функций, реорганизация структуры управления, создание рыночной среды на основе конкуренции перевозчиков и конкурсных механизмов распределения маршрутов) и дальнейшее совершенствование нормативной правовой базы (принятие Закона Республики Казахстан "Об автомобильном транспорте" 4 июля 2003 года N 476 и ввод в действие Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом, утвержденных приказом Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 10 марта 2004 года N 113-И) создали стабильную основу для развития этого вида транспорта в долгосрочной перспективе. Рынок транспортных услуг стал открытым.

Главным достижением реформ в секторе гражданской авиации стало отделение аэропортовой деятельности от перевозочной с созданием региональных авиакомпаний и одного национального авиаперевозчика, а также независимой службы управления воздушным движением - РГП "Казаэронавигация". Большая часть аэропортов Казахстана были приватизированы или переданы в коммунальную собственность. Функции государственного регулирования возложены на Комитет гражданской авиации Министерства транспорта и коммуникаций РК, при этом службы авиационной безопасности остались в составе аэропортов.

В отрасли водного транспорта в целом завершена приватизация речных портов, пассажирского и грузового флота. В ведении государства остались судоходные водные пути и флот, обеспечивающий сохранение их эксплуатационных качеств, а также РГП "Актауский международный морской торговый порт". Сформировано ЗАО "Национальная морская судоходная компания "Казмортрансфлот", положившее начало формированию национального морского перевозчика.

В настоящее время в целом сформирована законодательная база, определяющая

правовые и организационные аспекты деятельности транспорта. Приняты Законы Республики Казахстан " О транспорте ", " О железнодорожном транспорте ", " Об автомобильном транспорте ", " Об автомобильных дорогах ", " О государственном регулировании гражданской авиации ", " О торговом мореплавании ", " О внутреннем водном транспорте ", " О безопасности дорожного движения " и Указ Президента Республики Казахстан, имеющий силу закона, "Об использовании воздушного пространства и деятельности авиации Республики Казахстан".

Вместе с тем, в ряде отраслей отсутствуют подзаконные акты, необходимые для реализации принятых отраслевых законов.

Как один из возможных путей улучшения системы нормативного правового обеспечения деятельности транспорта, рассматривается вопрос о разработке и принятии отраслевых транспортных кодексов.

1.5. Элементы транспортной безопасности

Состояние транспорта, отвечающее требованиям экономической и технологической безопасности, должно характеризоваться набором определенных ключевых ресурсных и результирующих показателей стабильности транспортной системы, за пределами пороговых значений которых система теряет возможность воспроизводства, а затраты на поддержание в работоспособном состоянии возрастают в геометрической прогрессии. Без огромных финансовых затрат система становится не способной к самосохранению и превращается в экономически неэффективную, что ставит под угрозу перспективы экономического роста страны.

Уровень износа и старения фондов. По экспертным оценкам пороговое значение износа и старения основных производственных фондов составляет 50-55% в то время как их нормальное состояние должно характеризоваться степенью износа не более 30-40%. Степень износа и старения основных фондов транспортного комплекса Казахстана в среднем достигла критической отметки - 60 и более процентов, что привело к дефициту подвижного состава и доведению пропускной способности некоторых участков до критического уровня.

Уровень импорта технических средств . В настоящее время этот уровень для транспортного комплекса Казахстана высок, по отдельным отраслям составляет свыше 90%. В этой связи необходимо формирование и развитие отечественного производства по ремонту и выпуску подвижного состава, оборудования и запасных частей для транспортного комплекса.

Уровень выделяемых средств на развитие научного потенциала. Транспорт является капиталоемким и наукоемким производством. По экспертным оценкам минимальное значение этого показателя должно составлять 2-2,5% от доходов транспорта. В транспортной отрасли Казахстана этот показатель составляет менее 0,1%

Уровень внедрения пятого технологического уклада (микроэлектроника, телекоммуникация, гибкая автоматизация, комбинированное применение различных конструкционных материалов). Использование этих технологий в транспортном комплексе явно недостаточно. В частности, как пример, волоконно-оптические линии связи составляют порядка 30% от общей протяженности магистральных линий связи Республики Казахстан (на железнодорожном транспорте соответственно 2,3%).

Уровень развитости опорной транспортной сети. Наличие и функциональное назначение опорной транспортной сети заключается в обеспечении высокоэффективных транспортных связей между центрами социально-экономического развития, территориальной целостности и национальной безопасности страны, а также внутренней интегрированности транспортной системы Казахстана в мировую транспортную систему.

Сегодня в Казахстане сеть автомобильных дорог республиканского значения сформирована. Дополнительно планируется построить некоторые связующие участки на дорогах с сопредельными государствами.

Магистральная железнодорожная сеть недостаточно развита, для ее оптимизации необходимо строительство новых железнодорожных линий.

Сеть международных аэропортов оптимальна, однако необходимо их приведение в соответствие с международными стандартами.

Международные морские торговые порты представлены единственным портом, что явно недостаточно. В этой связи необходимо расширение производственных мощностей Актауского международного морского торгового порта, перспективное строительство нефтяных терминалов в альтернативных портах, а также создание базы поддержки морских операций.

Экологическая безопасность. В современном мире проблемы экологической безопасности транспорта являются высоко актуальными и требуют комплексных подходов к решению. В связи с несовершенством технологий, низким качеством используемого топлива, отсутствием системы экологических требований и эффективного механизма правоприменения в Казахстане, транспорт является источником повышенного загрязнения и причиной экологического бедствия в ряде крупных городов. По приблизительным оценкам уровень выбросов от передвижных источников ежегодно составляет 15-20 млн. тонн вредных веществ, что превышает аналогичные показатели развитых стран в десятки раз в пересчете на единицу транспорта.

Сырьевая направленность экономики государства наряду с большими расстояниями при низкой плотности населения обуславливают высокую зависимость экономики от транспорта. Если в периоды экономического спада и начала роста транспортный комплекс обеспечил все потребности экономики государства, мало того оказал поддержку путем сдерживания тарифов и цен на транспортные услуги, то в настоящее

время в период стабильного роста экономики, необходима существенная государственная поддержка восстановлению, становлению и подъему транспорта.

2. Цель, стратегические задачи и принципы

Целью государственной транспортной стратегии является устойчивое опережающее развитие транспортной системы, способной своевременно реагировать на изменения и в полном объеме удовлетворять потребности экономики и населения в транспортных услугах.

Исходя из поставленной цели, и в соответствии с долгосрочными социально-экономическими и геополитическими приоритетами государства стратегическими задачами развития транспортной системы являются:

- Достижение максимальной эффективности транспортных процессов и снижение транспортной составляющей в стоимости конечной продукции во внутреннем, транзитном и экспортно-импортном сообщении путем совершенствования системы государственного регулирования, повышения транспортного потенциала и использования современных технологий;

- Интеграция транспортной системы Казахстана в мировую транспортную систему путем повышения уровня развития транспортной инфраструктуры, конкурентоспособности отечественных перевозчиков на внешнем рынке транспортных услуг, а также эффективности использования транзитного потенциала;

- Гармонизация национального транспортного законодательства с международными нормами в рамках региональных и международных организаций таких как: Евразийское экономическое сообщество (ЕврАзЭС), Единое экономическое пространство (ЕЭП), Центральное-азиатское сообщество (ЦАС), Шанхайская организация сотрудничества (ШОС), Организация экономического сотрудничества (ОЭС), Всемирная торговая организация (ВТО) и т.п.), а также путем присоединения к международным договорам в области транспорта;

- Укрепление единого экономического пространства и развитие межрегиональных связей, а также обеспечение транспортной доступности на уровне, гарантирующем социальную стабильность, через развитие и повышение эффективности использования транспортной инфраструктуры;

- Обеспечение безопасности транспортных процессов, снижение количества и тяжести происшествий на транспорте;

- Обеспечение экологической безопасности и рациональное использование энергетических ресурсов через проведение целенаправленной государственной политики в установлении экологических стандартов, соответствующих международным нормам, и контроле их исполнения.

Учитывая определенные выше стратегические задачи, государственная политика в

отношении развития транспортной системы Казахстана основана на следующих
главных принципах:

- Транспорт должен быть доступным для населения страны

Стоимость транспортных услуг должна быть соразмерна с уровнем доходов граждан Казахстана. Независимо от места проживания, каждый гражданин Казахстана должен иметь гарантированный доступ к объектам социальной инфраструктуры.

- Транспорт должен быть безопасным для жизни и здоровья

Должно быть сведено к минимуму влияние транспорта, как источника повышенной техногенной и экологической опасности. Обеспечение безопасности и охрана окружающей среды должны стать осознанным выбором общества.

- Транспортная система должна содействовать повышению конкурентоспособности
экономики

Повышение конкурентоспособности транспортной системы зависит от уровня развития инфраструктуры и национальных операторов. В свою очередь, конкурентоспособная транспортная система должна способствовать повышению конкурентоспособности экономики и ее интеграции в мировую экономику.

- Транспорт должен развиваться в рамках интегрированной системы

Отдельные виды транспорта должны рассматриваться и развиваться в структуре единой транспортной системы, гармонично взаимодействуя, и дополняя друг друга. Развитие транспорта и транспортной инфраструктуры должно быть увязано с программами перспективного размещения производительных сил и территориального
развития Казахстана.

- Использование транспортной инфраструктуры должно быть экономически
целесообразным

Прямые и косвенные сборы, взимаемые с пользователей транспортной инфраструктуры, включая транзитное движение, должны в максимальной степени компенсировать затраты на ее содержание и текущий ремонт.

3. Основные направления транспортной стратегии

Рассмотрение развития отдельных видов транспорта через призму комплексного развития транспортной системы и поставленных перед ней целей и задач позволяет выделить следующие основные направления государственной транспортной политики, в равной степени важные для каждого вида транспорта:

- Совершенствование системы государственного регулирования деятельности
транспорта;

- Формирование и развитие транспортной инфраструктуры;

- Развитие рынка транспортных услуг;

- Региональное развитие транспортной системы;

- Повышение безопасности транспортных процессов;
- Повышение эффективности использования транзитного потенциала Казахстана;
 - Инновационное развитие в сфере транспорта;
- Повышение научного и кадрового потенциала в сфере транспорта.

3.1. Совершенствование системы государственного регулирования деятельности транспорта

Наиболее важными условиями развития и эффективного функционирования транспортной системы являются ее сбалансированность и самодостаточность. Именно выполнение этих двух условий позволяет обеспечивать способность транспортной системы своевременно и адекватно реагировать на изменение потребностей экономики и населения в транспортных услугах, определяя направления и степень концентрации усилий на решении тех или иных задач.

Вместе с тем, с одной стороны, самодостаточность транспортной системы не исключает участия государства, с другой - излишнее и неоправданное вмешательство в хозяйственную деятельность субъектов транспорта может привести к дисбалансу в развитии и снижению эффективности транспортной системы.

Наряду с нормативным правовым обеспечением и правоприменением, фискальная политика государства является одним из наиболее действенных и эффективных инструментов государственного регулирования и будет способствовать развитию транспортной системы.

Таким образом, совершенствование системы государственного регулирования будет охватывать сферы прямого и косвенного регулирования и включит следующие основные направления:

- совершенствование законодательства в сфере транспорта;
- совершенствование механизмов лицензирования и сертификации субъектов, продукции и услуг транспорта;
- совершенствование тарифно-ценового регулирования на отдельных видах деятельности транспорта;
- совершенствование фискальной политики в сфере транспорта;
- повышение эффективности контрольно-надзорной деятельности (механизма правоприменения) на транспорте;
- создание единой системы планирования развития и модернизации транспортного комплекса на основе использования индикаторов социально-экономического развития и методов прогнозирования объемов перевозок;
- в вопросах развития предпринимательства в сфере транспорта особое внимание должно уделяться развитию малого и среднего бизнеса;
- создание благоприятного климата и стимулирование финансовых институтов для инвестирования в транспортный комплекс.

Основные принципы:

- разделение функций и полномочий государства и хозяйствующих субъектов;
- разработка и принятие нормативных правовых актов на основе единых подходов с учетом функциональных особенностей каждого вида транспорта;
- развитие отдельных видов транспорта и инфраструктуры в рамках единого транспортного комплекса;
- развитие конкуренции и сокращение монопольной сферы на рынке транспортных услуг и услуг инфраструктуры;
- рациональное использование энергетических ресурсов и защита окружающей среды от отрицательного воздействия транспорта.

Стратегические акценты:

- повышение эффективности системы правоприменения, обеспечивающей адекватное правонарушению административное воздействие и не допускающей злоупотреблений со стороны контролирующих органов;
- государственная поддержка отдельных видов транспортной деятельности;
- недопущение перекрестного субсидирования.

3.2. Формирование и развитие транспортной инфраструктуры

Уровень развития инфраструктуры определяет степень эффективности транспортной системы. Развитие инфраструктуры транспортной системы будет осуществляться по следующим направлениям:

- создание глобальной системы информационного обеспечения транспортных процессов, а также внедрение современных технических средств контроля и управления движением;
- повышение несущей и пропускной способности основной магистральной железнодорожной сети, автомобильных дорог общего пользования, улично-дорожной сети городов, внутренних водных путей, повышение производственных мощностей морских, речных портов и аэропортов;
- формирование оптимальной транспортной инфраструктуры, с использованием принципов логистики, создание мультимодальных транспортных коридоров, сети терминалов и логистических центров, обеспечивающих технологическое взаимодействие между видами транспорта в процессе организации и осуществления перевозок пассажиров и грузов.

Основные принципы:

- приоритетом в развитии инфраструктуры должно быть обеспечение всесезонного доступа к ней населенных пунктов и производственных объектов промышленности и сельского хозяйства;
- развитие инфраструктуры должно осуществляться на базе широкого использования достижений мировой науки и техники;
- планирование объектов инфраструктуры должно увязываться с перспективными планами размещения производительных сил, развития населенных пунктов, аграрного

сектора и территориального развития Казахстана;

- использование инфраструктуры должно осуществляться на коммерческой основе при максимальном покрытии затрат на ее содержание доходами, формируемыми от с б о р о в с п о л ь з о в а т е л е й ;

- одним из обязательных условий строительства и функционирования объектов инфраструктуры должно быть обеспечение охраны окружающей среды.

Стратегические акценты:

- комплексное развитие транспортной инфраструктуры, как одно из условий создания единой транспортной системы;

- социально-экономическое развитие страны, как основа планирования, модернизации и развития транспортной инфраструктуры;

- применение инвестиционно-инновационной модели развития транспортной инфраструктуры.

3.3. Развитие рынка транспортных услуг

Осознавая важность свободной конкуренции и здоровых рыночных отношений для развития отечественного рынка транспортных услуг, государство продолжит проведение политики либерализации рынка и ограничения участия государства в хозяйственной деятельности операторов и других субъектов рынка.

Основные принципы:

- в основе рыночного регулирования должно быть разделение потенциально конкурентных и монопольных сфер транспортной деятельности и сокращение сферы тарифного и ценового регулирования;

- обеспечение равных условий доступа на рынок транспортных услуг и услуг инфраструктуры для всех хозяйствующих субъектов.

Стратегические акценты:

- повышение роли общественных объединений перевозчиков, экспедиторов и потребителей транспортных услуг;

- развитие системы контроля качества предоставления услуг до уровня международной системы Международной организации по стандартизации (ИСО);

- развитие экспорта транспортных услуг и создание благоприятных условий для отечественных операторов на международном рынке транспортных услуг.

3.4. Региональное развитие транспортной системы

Существующие различия в социальном и экономическом развитии регионов республики в определенной степени сказываются на неравномерном региональном развитии транспортной системы. Прежде всего, это отражается на степени доступности и состоянии объектов инфраструктуры, содержание которых финансируется из местных бюджетов, а также на организации социально-значимых перевозок п а с с а ж и р о в .

Н е о б х о д и м о :

- При разделении функций и полномочий, а также дальнейшей децентрализации государственного управления сохранять координирующую роль центральных исполнительных органов в обеспечении равномерного развития транспортной системы в каждом регионе.

- активно использовать финансово-экономические возможности всех уровней исполнительной власти. А также частные инвестиции для регионального развития, создавая благоприятные условия для этого.

Основные принципы:

- уровень развития транспортной системы в каждом регионе республики должен обеспечивать выполнение минимальных транспортных стандартов;

- в основе взаимодействия центральных и местных исполнительных органов должно быть обеспечение в каждом регионе единых подходов в реализации государственной транспортной политики.

Стратегические акценты:

- повышение уровня взаимодействия центральных и местных исполнительных органов;

- координация разработки и реализации республиканских и региональных программ развития отдельных видов транспорта.

3.5. Повышение безопасности транспортных процессов

Учитывая прогнозируемое в ближайшей перспективе повышение объемов перевозок и уровня автомобилизации, уже сегодня возникает острая необходимость в принятии эффективных мер по предотвращению повышения аварийности на транспорте и обеспечению безопасности транспортных процессов.

В целях реализации политики транспортной безопасности, государство должно обеспечить с одной стороны, либерализацию, упрощение процедур, с другой стороны, прозрачность, контроль и профилактику.

Для повышения безопасности транспортных процессов необходимо:

- повышение эффективности и системности контроля технического состояния транспортных средств;

- создание единой системы подготовки кадров, сертификации и лицензирования деятельности по обеспечению безопасности на всех видах транспорта;

- активное внедрение современной, высоконадежной техники и оборудования, средств диагностики и ремонта;

- повышение уровня профессиональной подготовки транспортных операторов;

- обеспечение соответствия технологических процессов организации и осуществления перевозок пассажиров и грузов установленным требованиям;

- сбор, обработка и анализ информации о транспортных происшествиях с целью выявления причин и принятия мер по предупреждению и снижению количества подобных происшествий;

- реализация положений международных договоров Республики Казахстан и ресурсное обеспечение деятельности системы транспортной безопасности.

Должна быть создана современная и эффективная система безопасности на транспорте, способная предотвращать возможность осуществления террористических актов и иных противоправных вмешательств в безопасную и бесперебойную транспортную деятельность. Внедрение такой системы должно соответствовать лучшей международной практике, не ухудшать качество обслуживания пассажиров и соблюдать их конституционные права.

Для повышения экологической безопасности транспорта и снижения негативного воздействия транспортных процессов на окружающую среду, государственная политика в этой сфере будет включать:

- ограничение и поэтапное прекращение импорта автотранспортных средств, не отвечающих экологическим требованиям, посредством разработки и внедрения соответствующих систем мониторинга и применения экономических стимулов;

- переход на международные стандарты экологической безопасности транспортных средств, включая транзитное движение;

- повышение ответственности собственников и операторов транспортной инфраструктуры за причинение ущерба окружающей среде в результате эксплуатации инфраструктуры, включая создание (дооснащение) служб экологического контроля и обеспечение их регулярной отчетности перед центральным уполномоченным органом;

- разработка системы мониторинга и повышение ответственности подрядных и инженерно-консультационных структур за нарушение экологических требований и причинение ущерба окружающей среде в результате выполнения строительных, ремонтных, эксплуатационных и других работ на объектах транспортной инфраструктуры с применением соответствующих мер в рамках законодательства в области охраны окружающей среды.

Основные принципы:

- приоритет жизни и здоровья граждан над результатами хозяйственной деятельности;

- приоритет ответственности государства над ответственностью граждан;

- производимые внутри страны и импортируемые транспортные средства должны соответствовать требованиям стандартов в области экологической безопасности и безопасности транспортных процессов.

Стратегические акценты:

- совершенствование системы контроля обеспечения безопасности технике технологических процессов, воздушного, наземного и водного видов транспорта;

- повышение уровня надежности и безопасности транспортной инфраструктуры и процессов технического обслуживания;

- ужесточение экологических требований к передвижным источникам загрязнения,

совершенствование системы мониторинга, правоприменения и повышение ответственности.

3.6. Повышение эффективности использования транзитного потенциала Казахстана

Транзитный потенциал представляет собой совокупность внешних и внутренних факторов и условий, определяющих возможности государства предоставлять услуги по осуществлению международного транзита через свою территорию.

Эффективность использования определяется способностью государства в полной мере реализовать имеющийся транзитный потенциал.

Ускорение процессов глобализации и интеграции с наметившимся созданием единого экономического пространства, выдвигает качественно новые требования к Казахстану, как сформировавшемуся транзитному государству, возводя создание благоприятных условий для развития транзита и повышения его качества в ранг государственных приоритетов.

Необходимо комплексное развитие транзитных коридоров, обеспечивающее сквозной тариф, скорость доставки, сохранность грузов, информационную обеспеченность и отсутствие административных барьеров со стороны пограничных и таможенных служб. Одним из приоритетных направлений должно стать создание системы, препятствующей корыстному использованию служебного положения должностными лицами, недопущение коррупции и умышленного препятствования движению транзитного транспорта.

В этой связи необходимо:

- политическое содействие решению на уровне межгосударственных отношений вопросов развития транзитных перевозок, в том числе, формирования сквозного единого тарифа со всеми государствами-участниками транспортного коридора;

- приоритетное согласованное развитие инфраструктуры транзитных транспортных коридоров;

- обеспечение приоритетного, беспрепятственного и безопасного следования транзитных грузов через территорию Республики Казахстан;

- внедрение современных систем связи и информационной аналитической системы транспортной базы данных, которая позволит накапливать, анализировать и прогнозировать данные по объемам, виду груза и направлениям перевозок по видам транспорта, как во внутреннем, так и в международном сообщении, информацию о местах нахождения грузов;

- заключение региональных двусторонних международных договоров, исключающих двойное страхование;

- создание благоприятных условий для привлечения отечественных и иностранных

инвестиций в развитие инфраструктуры;

- создание сети логистических комплексов;

- развитие мультимодальных, контейнерных перевозок.

Основные принципы:

- гибкая тарифная политика должна быть стимулом увеличения транзита;

- компенсация затрат по содержанию инфраструктуры за счет доходов от транзитного движения по территории Казахстана;

- стимулирование исследований и анализа точек зарождения транзитного грузопотока и путей переориентации грузов с альтернативных маршрутов на транспортные коридоры, проходящие по территории нашего государства;

- содействие развитию транзитного потенциала должно быть стратегическим приоритетом всех государственных органов.

Стратегические акценты:

- развитие и повышение конкурентоспособности транспортных коридоров республики в системе международных транспортных коридоров;

- повышение уровня технического и технологического оснащения пунктов пропуска через Государственную границу.

3.7. Инновационное развитие в сфере транспорта

Одной из государственных задач, стоящих перед транспортной системой в части повышения уровня экономического развития страны, является снижение грузоемкости экономики или уменьшение объема транспортной работы, затрачиваемой на единицу производимой продукции или услуги, поскольку этот показатель определяет эффективность транспортной системы и степень мультипликативного эффекта деятельности транспорта.

Поэтому, снижение удельного веса транспортной составляющей в производстве товаров и услуг должно быть возведено государством в разряд основных стратегических приоритетов развития транспортной системы, что позволит сделать продукцию и услуги транспорта более доступными для всех слоев населения.

В этом отношении первоочередной задачей государства является обеспечение правовых основ и создание необходимых экономических условий для развития мультимодальных перевозок и создания логистических центров.

Немаловажное значение в повышении эффективности транспортных процессов имеет их информационное обеспечение. Необходимо интенсивно развивать системы спутниковой навигации, создавать информационные базы данных о производимой продукции и услугах.

Ограничение и регулирование негативного влияния транспортных процессов на окружающую среду потребует оснащения экологических органов современным оборудованием и технологиями для контроля экологических параметров транспортных средств (газоанализаторы, дымомеры, приборы для определения содержания тяжелых

металлов в топливе и т.п.).

Безусловно, на начальном этапе повышение технического и технологического уровня транспортной системы потребует значительных капиталовложений, как со стороны государства, так и со стороны частного сектора. Вместе с тем, опыт развитых стран показывает, что инвестирование в развитие и внедрение новых технологий, энерго- и ресурсосбережение, комплексную информатизацию является полностью оправданным и позволяет в короткие сроки достигнуть высокого экономического эффекта.

Основные принципы:

- инновационное развитие национальной транспортной системы должно быть, прежде всего, направлено на повышение доступности транспортных услуг и снижение грузоемкости экономики;

- внедряемые новые технологии должны обеспечивать унификацию транспортных процессов, осуществляемых внутри республики с процессами глобальной транспортной системы.

Стратегические акценты:

- совершенствование транспортных технологий и внедрение современной техники и оборудования;

- интеграция и обеспечение комплексной информатизации производственных и транспортных процессов.

3.8. Повышение научного и кадрового потенциала в сфере транспорта

Среди основных составляющих интенсивного развития транспортной системы и достижения высокого транспортного потенциала, следует особо отметить важность повышения научного и кадрового потенциала, являющегося неотъемлемой частью и обязательным условием создания высокотехнологичной и эффективной транспортной системы.

Поскольку развитие науки и, что особенно важно, подготовка высокопрофессиональных кадров требует определенного времени, государство должно заблаговременно заботиться о том, чтобы правильно определить будущие потребности в специалистах и создать все необходимые условия для их обучения.

Для повышения квалификации специалистов в сфере транспорта необходимо определить несколько профильных высших учебных заведений и создать на их базе центры обучения вопросам планирования грузового и пассажирского транспорта. Государственные органы должны оказывать поддержку таким институтам, задачей которых, помимо прочего, станет разработка транспортных моделей, инструментов планирования, подготовка интеллектуальных ресурсов, проведение обучения и передача международного опыта. Институты будут оказывать государственным органам содействие в разработке программ развития, прогнозировании спроса,

определении и оценке проектов и других вопросах, связанных с обеспечением деятельности грузового и пассажирского транспорта.

Основные принципы:

- в основу инновационного развития транспортной системы республики должно быть положено развитие собственного научного потенциала в сфере транспорта;
- подготовка профессиональных кадров для всех видов транспорта должна осуществляться, опережая развитие транспортной системы, с учетом внедрения новых методов работы и внедрения новых технологий.

Стратегические акценты:

- развитие научных учреждений и широких исследований в области транспорта;
- повышение профессионального уровня государственных служащих и работников транспорта ;
- развитие системы высшего, среднетехнического и профессионального образования.

4. Особенности реализации государственной транспортной стратегии на отдельных видах транспорта

Государственная транспортная политика должна заключаться с одной стороны в постепенном уменьшении государственного регулирования и вмешательства, а с другой стороны, создании благоприятного климата и условий для развития частной инициативы и конкуренции.

Главные принципы и направления государственной транспортной политики имеют ряд особенностей в применении к отдельным видам транспорта, связанных с их технологическими и функциональными различиями, разной степенью участия в социально-экономических процессах, протекающих внутри транспортной системы и государства, а также разными стартовыми условиями на момент реализации стратегии.

4.1. На железнодорожном транспорте

4.1.1. Развитие рынка транспортных услуг

Проведенные структурные преобразования на железнодорожном транспорте создали основу и необходимые предпосылки для формирования и развития конкурентного рынка транспортных услуг. Отделение перевозочной деятельности от обслуживания и содержания магистральной сети предполагает возможность формирования конкурентной среды в предоставлении услуг по перевозке пассажиров и грузов. Услуги по предоставлению локомотивной тяги и грузовых вагонов также выделены в конкурентный сектор.

Вместе с тем, предоставление услуг магистральной железнодорожной сети остается естественно-монопольной сферой и находится в ведении государства. Учитывая высокий социальный аспект и экономическую зависимость промышленности и

сельского хозяйства от уровня тарифов за использование магистральной сети, их формирование должно основываться на четкой методике, предусматривающей определенные нормы затрат на ее ремонт и содержание и возможность дифференцирования тарифов по значимым параметрам на услуги магистральной железнодорожной сети по видам сообщений с учетом требований Генерального соглашения по тарифам и торговле 1994 года (ГАТТ) о предоставлении национального режима.

Для установления единых требований и равных условий доступа на рынок транспортных услуг для любых потенциальных операторов должна быть соответственно усовершенствована нормативная правовая база. Системы лицензирования и сертификации должны обеспечивать выполнение этих требований и поддержание необходимого уровня качества предоставляемых услуг.

Устанавливаемое государством ограничение верхнего уровня тарифов на определенные виды (пригородные, междугородные или международные) и маршруты перевозок пассажиров должно предусматривать выплату транспортным операторам компенсаций на покрытие затрат, не покрываемых доходами от таких перевозок. Размеры компенсаций должны определяться на основе утвержденной методики расчета тарифов на перевозку пассажиров, предусматривающей определенные нормы затрат при осуществлении перевозок.

В качестве основного стимула повышения технологической и экономической эффективности перевозок грузов необходимо обеспечение конкуренции среди перевозчиков и операторов, предоставляющих услуги по перевозке грузов. Это позволит, прежде всего, повысить скорость перевозок, исключить неоправданно высокие простои грузовых вагонов на пунктах обработки грузов и, в какой-то степени, решить проблему дефицита вагонов.

Необходимо развитие и модернизация железнодорожной инфраструктуры предприятий-грузоотправителей с целью высвобождения погрузочных ресурсов и сокращения простоя подвижного состава под грузовыми операциями на подъездных путях предприятий.

4.1.2. Реализация транзитного потенциала

Железнодорожный транспорт имеет наилучшие перспективы развития и повышения использования транзитного потенциала.

Вместе с тем, существующий уровень технического состояния инфраструктуры, проводимая тарифная политика и наличие нефизических барьеров, как правило, административного характера, не способствуют повышению объемов транзитных перевозок по территории Казахстана.

Кроме того, проблемным вопросом является ограниченная пропускная способность железнодорожной станции Достык, связанная с разницей ширины колеи. Рост транзитных грузов из КНР прогнозируется в контейнерных перевозках. При этом надо

отметить, что мощности площадок по переработки контейнеров в настоящее время задействованы на 25%. В целом, в ближайшее время планируется развить пропускную способность станции до 14 млн. тонн в год (возможность аналогов до 9-10 млн. тонн в год). В дальнейшем потребуются принятие радикальных мер для усиления потенциала данного международного перехода.

Как один из вариантов, возможно строительство "европейской" колеи до станции Бесколь или Актогай со строительством современного международного терминала с мощностями по перестановке вагонов с одной колеи на другую, что позволит увеличить пропускную способность до 30 млн. тонн в год.

Также обсуждается проект строительства Трансказахстанской железнодорожной магистрали с "европейской" колеей (пропускная способность электрифицированного двухпутного участка может быть доведена до 100 млн. тонн в год). В связи с высоким риском и высокой стоимостью (3,5 миллиарда долларов США) указанный проект может быть исключительно коммерческим, инвесторами должны выступать международные компании, заинтересованные в привлечении объемов транзита по новому пути.

4.1.3. Инновационное развитие

Основными направлениями инновационного развития в сфере железнодорожного транспорта являются:

- оснащение магистральных железнодорожных путей современными техническими устройствами, а также системами их диагностирования и содержания;
- создание условий для развития предприятий по производству и ремонту вагонов и локомотивов, а также создания совместных предприятий с ведущими мировыми производителями железнодорожной техники;
- создание интегрированной системы информационного обеспечения транспортных процессов, включая внедрение автоматизированных систем управления на железнодорожном транспорте;
- создание современных логистических комплексов для развития мультимодальных и интермодальных (контейнерных, контрейлерных, комбинированных) перевозок и улучшения качества обслуживания.

4.2. На автомобильном транспорте

Особенности реализации государственной транспортной политики, характеризующие роль автомобильного транспорта в обеспечении развития единой транспортной системы, заключаются в необходимости решения ряда первоочередных задач по следующим направлениям.

4.2.1. Развитие сети автомобильных дорог

Обширная территория республики и относительно низкая плотность сети автомобильных дорог придают особое значение их техническому состоянию, поскольку разрушение или отсутствие покрытия в совокупности с большими

расстояниями перевозки приводят к возрастанию транспортных расходов и повышению себестоимости производимой продукции.

Первоочередными задачами развития дорожной инфраструктуры и улично-дорожной сети городов являются:

- сохранение существующих дорог, преодоление тенденций к разрушению покрытия дорожной и улично-дорожной сети;

- приоритетное восстановление и развитие опорной дорожной сети: международных транспортных коридоров, дорог республиканского и местного значения, на направлениях, обеспечивающих целостность экономического пространства государства и связи между регионами, а также выполнение их ремонта и содержания в требуемом объеме;

- изменение структуры финансирования в сторону увеличения расходов на проведение работ по содержанию и текущему ремонту дорог и улично-дорожной сети;

- создание эффективной системы контроля весовых и габаритных параметров автотранспортных средств, используемых при осуществлении перевозок грузов в международном сообщении и по территории республики;

- поэтапная оптимизация размера платежей, взимаемых с пользователей автомобильных дорог, включая выполняющих транзитное движение, до уровня, обеспечивающего максимальное покрытие расходов государства на их ремонт и содержание;

- поэтапная реконструкция автомобильных дорог, улично-дорожных сетей и инженерных сооружений, не отвечающих по своим технико-эксплуатационным характеристикам требованиям безопасности дорожного движения;

- ужесточение экологических требований и охраны жизни и здоровья людей при выполнении дорожных работ, включая работы внутри и вблизи городов и иных населенных пунктов, обеспечение контроля и повышение ответственности за их несоблюдение;

- институциональное и техническое перевооружение дорожной отрасли путем внедрения современных систем планирования и мониторинга инвестиций на основе технико-экономического анализа, управления текущим содержанием, финансового и бухгалтерского учета; оснащение предприятий, обеспечивающих содержание и ремонт высокопроизводительной техникой и внедрением современной технологии; повышение уровня подготовки и квалификации инженерно-технического и управленческого персонала;

- дальнейшее совершенствование нормативно-технической базы в соответствии со стандартами ИСО и европейскими нормами.

4.2.2. Развитие рынка автотранспортных услуг

Первоочередными задачами развития рынка автотранспортных услуг являются:

- обеспечение сельских населенных пунктов регулярными перевозками

общественного пассажирского транспорта в соответствии с перспективной схемой расселения и развития производительных сил;

- повышение качества предоставляемых транспортных услуг путем внедрения новых передовых технологий перевозок пассажиров и грузов, повышением комфортности пассажирских перевозок путем изменения (повышения) уровня нормативно-технических требований к их осуществлению.

Основными задачами в области развития международных перевозок будут:

- заключение двусторонних международных договоров в области автомобильного транспорта ;

- совершенствование разрешительной системы международных автомобильных перевозок ;

- поэтапное сближение и гармонизация национального законодательства об автомобильном транспорте с международными нормами;

- создание благоприятных условий для развития и укрепления позиций казахстанских транспортных операторов на международном рынке транспортных услуг путем проведения политики разумного содействия.

4.2.3. Использование транзитного потенциала

К числу основных внешних факторов, определяющих транзитный потенциал автомобильных перевозок по территории Казахстана, следует отнести состояние и развитие трансконтинентальных автомобильных дорог, а также развитие международных отношений в области автомобильного сообщения.

Вместе с тем, возможность оказывать влияние на изменение внешних факторов в положительную для Казахстана сторону ограничивается развитием двусторонних и многосторонних отношений с государствами, по территории которых проходят транзитные маршруты .

Внутренними факторами являются нормативное правовое обеспечение, эффективность разрешительной системы и систем таможенного и транспортного контроля, а также состояние автомобильных транзитных коридоров.

Дополнительные основные задачи повышения эффективности использования транзитного потенциала будут заключаться в:

- дальнейшем развитии двусторонних и многосторонних отношений со странами СНГ и дальнего зарубежья ;

- гармонизации национального законодательства об автомобильном сообщении с международными нормами.

4.2.4. Инновационное развитие

Основным направлением инновационного развития и применения современных технологий в сфере автомобильного транспорта является развитие системы информационного обеспечения и спутниковой навигации, а также создание условий по обновлению парка подвижного состава с высокими экологическими стандартами.

4.3. На городском пассажирском транспорте

Учитывая интенсивное развитие городов Казахстана и устойчивую тенденцию дальнейшей урбанизации страны, развитие городского пассажирского транспорта должно стать одним из приоритетов деятельности местных исполнительных органов.

4.3.1. Планирование развития

Для всех крупных городов Казахстана в рамках планов развития городов должны быть разработаны долгосрочные планы развития городского пассажирского транспорта

Такие планы должны предусматривать:

- прогноз спроса и максимальное удовлетворение потребностей на услуги городского пассажирского транспорта, основанные на планах развития/застройки городов и пригородных зон;
- основные инвестиционные проекты и стоимость их реализации, а также формирование приоритетных инвестиционных программ;
- схему управления городским движением, закрепление приоритета для общественного транспорта, а также механизмы регулирования спроса на услуги по перевозке пассажиров общественным транспортом;
- схему перспективного развития маршрутной сети городского и пригородного пассажирского транспорта;
- программу повышения безопасности движения городского пассажирского транспорта;
- проекты в сфере снижения негативного экологического воздействия городского пассажирского транспорта на окружающую среду.

4.3.2. Инновационное развитие

Необходимо модернизировать системы диспетчерского сопровождения и управления движением городского пассажирского транспорта. Такие системы должны предусматривать возможность управления процессами в режиме реального времени, обеспечивать мониторинг технико-эксплуатационных характеристик и реализовывать функции маршрутного планирования.

На всех видах городского пассажирского транспорта должна быть внедрена единая система электронного билечивания с использованием технологии смарт-карт. Помимо выполнения своей основной цели, такая система будет способствовать повышению прозрачности доходов и налоговой отчетности транспортных операторов.

Должны быть завершены разработка и внедрение системы информационного обеспечения деятельности общественного транспорта, предусматривающей свободный доступ общественности и пассажиров к базам данных маршрутов, расписаний, услуг и другой необходимой информации, а также возможность дистанционного бронирования и продажи билетов. Необходимо обеспечить ее координацию и интеграцию с аналогичными системами других видов транспорта.

Для обеспечения сбора и анализа международного опыта в применении современных технологий организации перевозок пассажиров, а также организации проведения научно-исследовательских работ в сфере регулирования движения транспорта в городах Казахстана необходимо создание Центра современных технологий городского пассажирского транспорта.

Одним из приоритетов развития городского пассажирского транспорта станет скорейшая разработка и реализация системы регулирования движения транспорта в городах, учитывая ожидаемый значительный рост транспортного потока городов и повышение интенсивности использования личных автомобилей. Главные направления та к о й с и с т е м ы о х в а т я т :

- создание и оснащение центров регулирования городского движения;
- модернизация систем автоматического регулирования движения (светофоров) с применением технологий адаптивного регулирования;
- реализация моделей приоритета движения городского пассажирского транспорта в схемах регулирования движения;
- внедрение системы географической идентификации и регистрации транспортных происшествий.

4.3.3. Инвестиционная и финансовая политика

Обновление парка транспортных средств на городском пассажирском транспорте будет осуществляться силами операторов. Финансирование развития автостанций и автовокзалов должно также осуществляться частными структурами, за исключением случаев, когда такое развитие осуществляется в рамках государственных программ. В таких случаях финансирование возможно в рамках государственно-частного партнерства .

Восстановление троллейбусного и трамвайного парка и инфраструктуры должно осуществляться в рамках соответствующих бюджетов городов через разработку и применение механизмов государственно-частного партнерства.

Разработка и реализация любых инфраструктурных проектов должны осуществляться в рамках программ развития городского пассажирского транспорта. Такие проекты должны быть полностью увязаны с программами развития других видов городского пассажирского транспорта и перспективными планами застройки городов. Ресурсоемкие проекты по развитию альтернативных видов городского пассажирского транспорта (строительство/оснащение выделенных автобусных линий, метро, монорельс и других), должны подвергаться технико-экономической оценке и сравнительному анализу с менее дорогостоящими альтернативами.

4.4. На воздушном транспорте

4.4.1. Безопасность полетов и авиационная безопасность

Повышение уровня безопасности полетов и снижение аварийности на воздушном транспорте должно являться главным приоритетом государственной политики в

области гражданской авиации.

За счет полного обновления парка воздушных судов и выведения из эксплуатации устаревших воздушных судов производства бывшего СССР, должно быть обеспечено снижение показателей аварийности, обусловленных их техническим состоянием.

В значительной степени на безопасность полетов будет влиять и ужесточение уполномоченным государственным органом сертификационных и лицензионных требований к эксплуатантам воздушных судов и к авиационному персоналу.

В свете повышения террористической угрозы в мировом сообществе и уязвимости гражданской авиации от актов незаконного вмешательства приоритетные направления деятельности уполномоченного органа в области повышения авиационной безопасности будут включать в себя:

- усиление контроля и координации вопросов безопасности со стороны уполномоченного государственного органа на транспорте;

- оснащение пунктов досмотра пассажиров и багажа высокотехнологичным оборудованием для повышения качества досмотров и предотвращения попадания на борт воздушных судов и в здания объектов гражданской авиации запрещенных категорий предметов;

- проведение специального обучения лиц, осуществляющих досмотры, а также членов экипажа и отдельных специалистов авиационных служб методам противодействия актам незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации;

- переход на международные стандарты Международной организации гражданской авиации (ИКАО) в сфере метеорологического обеспечения безопасности полетов в Республике Казахстан.

4.4.2. Нормативное правовое обеспечение и сертификация

Существующая нормативно-законодательная база гражданской авиации, в особенности - нормативно-технические акты, регламентирующие порядок технического обслуживания воздушных судов, на первом этапе должна быть приведена в соответствие с международными стандартами ИКАО.

В связи с большим количеством воздушных судов советского производства, такой переход должен осуществляться поэтапно в условиях сохранения существующей системы стандартов по разработанной программе, охватывающей деятельность различных субъектов гражданской авиации.

4.4.3. Развитие и регулирование рынка воздушных перевозок

Государственная политика в области регулирования авиационного рынка будет направлена на формирование конкурентоспособных казахстанских авиакомпаний, способных обеспечить удовлетворение интересов населения в качественных авиационных услугах.

Принимая во внимание перспективное развитие гражданской авиации в условиях рынка, будет поэтапно прекращено субсидирование пассажирских авиаперевозок на всех направлениях по мере достижения уровня безубыточности.

Учитывая высокую капиталоемкость отрасли, для ускоренного развития отечественных авиакомпаний государство примет меры по созданию условий для развития компаний, предоставляющих в лизинг воздушные суда. Такие компании могут быть созданы при государственном участии или в структуре государственно-частного партнерства.

4.4.4. Развитие аэронавигационного комплекса

Главной целью развития аэронавигационной системы в Республике Казахстан будет являться подготовка аэронавигационного комплекса страны к внедрению перспективной системы связи, навигации, наблюдения/организации воздушного движения (CNS/ATM) ИКАО, предполагающей использование элементов спутниковой навигации космического базирования. В свою очередь, это потребует решение задач интеграции подсистем аэронавигационной системы Республики Казахстан в единый комплекс, являющийся прототипом будущей системы CNS/ATM и основой для ее внедрения.

С этой целью потребуются разработать механизм внедрения концепции CNS/ATM в Республике Казахстан и активизировать сотрудничество с сопредельными странами по разработке единой технической архитектуры национальных аэронавигационных систем.

На базе существующих результатов в оснащении аэронавигационной системы Республики Казахстан современными аэронавигационными комплексами продолжать оптимизацию аэронавигационной инфраструктуры на основе опыта внедрения наиболее передовых и перспективных технологий.

4.4.5. Использование транзитного потенциала

Повышение эффективности использования транзитного потенциала авиатранспортной инфраструктуры, являющейся неотъемлемой частью ее транспортной системы, представляет собой важную составляющую государственной политики в области развития транспорта.

Задачами дальнейшего развития транзитного потенциала авиатранспортной инфраструктуры являются:

- повышение уровня согласования транзитной политики в области аэронавигации с соседними государствами;
- поддержка международных региональных проектов, способствующих повышению эффективности использования транзитного потенциала Казахстана;
- соответствие аэронавигационной системы международным требованиям, включая совершенствование технологий аэронавигационного обслуживания;
- развитие инфраструктуры аэропортов Казахстана для повышения качества

обслуживания транзитных рейсов: крупные узловые региональные аэропорты ("хабы") должны быть допущены к приему воздушных судов по второй и выше категории ИКАО, а все остальные аэропорты, имеющие статус международных - по первой категории ИКАО.

4.5. На морском и внутреннем водном транспорте

Приоритетными направлениями реализации государственной транспортной политики в сфере водного транспорта являются развитие морских, речных портов и морского, речного торгового флота, а также обеспечение содержания внутренних водных путей в судоходном состоянии.

Приоритетными направлениями реализации государственной транспортной политики в сфере водного транспорта являются:

- совершенствование нормативной правовой базы отрасли;
- Реформирование системы управления водным транспортом и создание структуры управления, а именно:
 - совершенствование бассейнового принципа управления водным транспортом;
 - совершенствование структуры по обеспечению технической безопасности;
- стимулирование создания и поддержка конкурентоспособности отечественного торгового и вспомогательного флота по обеспечению потребностей экономики Республики в морских перевозках на Каспии, в том числе по обслуживанию технологий добычи нефти на шельфе в казахстанской части Каспийского моря;
- использование в полной мере транспортных возможностей внутренних водных путей: Иртыша, Урала, Или, Ишима, Сырдарьи, озера Балхаш и иных потенциальных судоходных путей.

5. Этапы и механизмы реализации Стратегии

Реализация Транспортной стратегии будет осуществляться в три этапа:

I этап 2005-2010 годы (Стабилизация и реабилитация)

Характеристика: Привлечение инвестиций в транспортный сектор. Государство активно вкладывает ресурсы в транспортный комплекс. Подготовка нормативно-правового поля, завершение реформирования транспортных отраслей и создание стимулирующего климата, внедрение международных стандартов и интеграция в международную транспортную среду.

II этап 2011-2015 годы (Интенсивное развитие)

Характеристика: Государство активно поддерживает отечественные субъекты транспортного рынка. Большинство субъектов становятся самостоятельными участниками транспортного рынка, как государственные, так и частные. Деятельность

операторов транспортного комплекса Республики Казахстан соответствует международным стандартам и широко представлена как на внутреннем, так и на внешнем рынках.

III этап 2016-2020 годы (Качественное обновление).

Характеристика: Завершение формирования транспортной системы, способной адекватно реагировать на изменение спроса на услуги транспорта со стороны экономики и населения и его удовлетворение качественным, доступным и безопасным транспортом. Интенсивный рост объемов транзитных перевозок. Транспортная инфраструктура соответствует мировым стандартам.

5.1. I этап 2005-2010 годы (Стабилизация и реабилитация)

Должна быть активизирована работа по присоединению Казахстана к международным договорам в сфере транспорта и работа по гармонизации транспортного законодательства, заключение двусторонних международных договоров и реализация принципов глобальной и региональной интеграции в рамках ВТО, ЕЭП, Е в р А з Э С .

Необходим анализ действующего законодательства в сфере транспорта, переработка и оптимизация существующей нормативно-правовой базы и создание условий для кодификации.

Для повышения эффективности использования транзитного потенциала должны быть детально изучены и устранены существующие барьеры в осуществлении международных перевозок законодательного, процедурного, технологического и технического характера.

Необходимо улучшение процедур контроля при пересечении Государственной границы Республики Казахстан и создание сети единых контрольно-пропускных пунктов на всех пограничных переходах, в том числе на водных путях.

Государство будет создавать благоприятные условия для стимулирования процесса обновления парка подвижного состава и развития транспортной инфраструктуры.

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

- создание единого и общедоступного информационного пространства;
- формирование единой транспортной базы данных по всем видам деятельности;
- составление прогнозов по грузо- и пассажиропотокам на региональном республиканском и международном уровнях, а также перспективных планах развития транспортного комплекса и отдельных его элементов;
- создание логистических центров транспортно-экспедиционных пунктов;
- разработка и внедрение автоматизированных систем: управления процессами, расчета себестоимости и тарифов, технологического и технического нормирования.

На основе внедрения современных систем телекоммуникаций и связи, необходима модернизация существующей системы управления и контроля на транспорте.

В течение первого этапа реализации Транспортной стратегии государственными приоритетами в области развития транспортной инфраструктуры будут следующие направления:

5.1.1. В сфере железнодорожного транспорта:

- приведение технического состояния объектов инфраструктуры, входящих в сеть международных железнодорожных коридоров в соответствие с международными стандартами ;

- электрификация грузонапряженных железнодорожных участков;

- реабилитация грузонапряженных железнодорожных участков;

- выполнение капитального ремонта локомотивов и вагонов, развитие производства запасных частей, оборудования и материалов для нужд железнодорожного транспорта;

- региональное развитие железнодорожной транспортной сети на направлениях Север - Юг (Россия - Центральная Азия) и Восток - Запад (Юго-Восточная Азия - Китай - Европа), а также оптимизация и развитие внутренних железнодорожных коридоров ;

- развитие подъездных путей к месторождениям полезных ископаемых Республики Казахстан, а также к предприятиям (грузоотправителям);

- обновление вагонного и локомотивного парка, в том числе частного;

- содействие организации регулярных контейнерных поездов по международным транспортным коридорам ;

- развитие комплекса связи и коммуникаций, создание оптоволоконной сети передачи данных, компьютеризация центров управления движением поездов, переход на электронную форму ведения учета и документооборота;

- совершенствование систем управления перевозками, информатизация и автоматизация процессов ;

- создание современных высокотехнологичных логистических центров по приоритетным направлениям, соответствующих международным стандартам;

- реализация отраслевой программы развития, включающей в себя развитие пограничного перехода станции Достык и строительство новых железнодорожных линий ;

- внедрение и совершенствование транспортно таможенных технологий, обеспечивающих максимальную скорость выполнения необходимых процедур при пересечении грузов и пассажиров государственной границы Республики Казахстан;

- устранение нефизических барьеров на пути движения грузов, путем совершенствования таможенного законодательства и технологии пропуска транзитных грузов через пограничные переходы;

- внедрение ресурсосберегающих технологий;

- внедрение системы менеджмента качества на железнодорожном транспорте;
- совершенствование механизма функционирования системы лицензирования, стандартизации и сертификации на железнодорожном транспорте;
- развитие контрейлерных перевозок;
- обновление подвижного состава.

5.1.2. В сфере автомобильного и городского пассажирского транспорта:

- приведение технического состояния приоритетных участков автомобильных дорог международного и республиканского значения, а также участков дорог местного значения (областных и районных), обеспечивающих транспортную связь районных центров с областными центрами и дорогами республиканского значения, и сопутствующих инженерных сооружений в соответствии с требованиями нормативно-технических документов, с учетом перспективного роста интенсивности движения. Реконструкция отдельных участков автомобильных дорог и сооружений на них с доведением параметров до первой технической категории ⁵ ;

⁵ См. СНиП РК 3.03-09-2003 "Автомобильные дороги"

- приведение геометрии и технического состояния улично-дорожной сети городов республиканского значения, областных и районных центров в соответствии с действующими нормативами и техническими требованиями для обеспечения безопасного и комфортного проезда, включая перепланирование, уширение, реконструкцию и капитальный ремонт существующих, а также строительство новых улиц и инженерных сооружений, оснащение современными системами управления уличным движением, включая системы автоматического измерения скорости и распознавания автомобильных номерных знаков;

- строительство и реконструкция остановочных пунктов, автостанций, автовокзалов и других объектов городской транспортной инфраструктуры;

- строительство и реконструкция подъездных и обходных (объездных) дорог вокруг городов и других населенных пунктов;

- обеспечение содержания (эксплуатации) сети дорог общего пользования международного, республиканского и местного значения на уровне, гарантирующем соответствие состояния таких дорог их целевому назначению и обеспечивающем безопасный круглогодичный проезд любого автотранспорта, разрешенного к эксплуатации в Республике Казахстан;

- развитие придорожной инфраструктуры, включая строительство и реконструкцию объектов придорожного сервиса, создание охраняемых стояночных пунктов для транспортных средств дальнего следования, пунктов оперативной связи, экстренной технической и медицинской помощи;

- повышение требований к качеству дорожных работ и соблюдению нормативов, межремонтных сроков и организация условий для проведения контроля качества дорожных работ ;

- поэтапная оптимизация размеров платежей, взимаемых с пользователей автомобильных дорог, включая транзитное движение, до уровня, обеспечивающего полное покрытие расходов государства на строительство, ремонт и содержание дорог;

- обеспечение эффективной системы контроля весовых и габаритных параметров автотранспортных средств на приграничных переходах и по территории страны;

- укрепление связи между центральным органом и местными органами исполнительной власти. Объединение общественных организаций перевозчиков на республиканском уровне позволит укрепить обратную связь перевозчиков и государства ;

- полноценное функционирование системы лицензирования, сертификации и стандартизации ;

- восстановление системы оперативного учета работы автотранспорта на грузовых и пассажирских перевозках ;

- доведение количественного и качественного состояния подвижного состава общественного городского, пригородного и междугородного автомобильного пассажирского транспорта до уровня, обеспечивающего потребности в таких перевозках, а также безопасный и комфортный проезд пассажиров и багажа;

- внедрение современной системы диспетчерского сопровождения движения автобусов и электротранспорта на городских маршрутах и системы электронного билечивания пассажиров ;

- информационное обеспечение перевозок грузов автомобильным транспортом будет реализовываться одновременно с созданием единой информационной базы данных о транспортных операторах всех видов транспорта, предприятиях промышленности и сельского хозяйства и производимой ими продукции;

- повышение экологических требований к качеству топлива, ужесточение контроля над уровнем выбросов вредных веществ выхлопных газов автомобилей;

- восстановление лицензирования на пассажирских перевозках, повышение требований к водителям, автотранспортным средствам и их техническому обслуживанию ;

- обеспечение сельских населенных пунктов регулярными перевозками общественного пассажирского транспорта в соответствии с перспективной схемой расселения и развития производительных сил;

- развитие в крупных городах Казахстана альтернативных видов городского пассажирского транспорта, таких как выделенные автобусные линии, трамвайный, скоростной трамвайный, троллейбусный, монорельсовый транспорт, метро и других;

- создание совместных производств по сборке и выпуску автомобилей.

5.1.3. В сфере воздушного транспорта:

- ужесточение сертификационных и экономических требований к субъектам гражданской авиации. Применение системы мер государственного регулирования авиационного рынка с целью создания и поддержания финансово стабильных и развивающихся авиакомпаний, соблюдающих установленные коммерческие принципы и обеспечивающим потребности казахстанского авиационного рынка в авиационных перевозках ;

- полное обновление парка воздушных судов 1-3 классов, задействованных на регулярных внутренних и международных воздушных перевозках (с помощью различных видов лизинга). Создание и активизация работы казахстанской лизинговой компании. Начало обновления парка воздушных судов 4-го класса (вертолетов), задействованных на различных видах авиационных работ (в том числе активное обновление парка вертолетов для работ в нефтедобывающих регионах Западного Казахстана и казахстанской части Каспийского шельфа);

- завершение реконструкции производственных фондов аэропортов - "хабов" (Алматы, Астана и Атырау), откуда будут выполняться регулярные международные и внутренние авиарейсы, и аэропортов, расположенных в развивающихся регионах Казахстана и имеющих важное стратегическое и мобилизационное значение (Актобе, Актау, Шымкент, Уральск);

- подготовка аэронавигационной системы в Республике Казахстан к внедрению концепции CNS/ATM. Обеспечение интеграции подсистем аэронавигационной системы Республики Казахстан в единый комплекс, являющийся прототипом CNS/ATM и основой для ее внедрения;

- приведение в соответствие нормативно-технических актов с международными стандартами ИКАО ;

- окончательное становление национальной авиакомпании, конкурентоспособной в сравнении с крупными иностранными авиакомпаниями (парк воздушных судов, отвечающих всем международным стандартам, собственный авиационно-технический центр, ангары для размещения воздушных судов, сеть авиационных маршрутов по направлению Европа-Казахстан-Азия).

5.1.4. В сфере внутреннего водного транспорта:

- частичное обновление и модернизация государственного речного технического флота с доведением его численности и состояния до уровня, необходимого для выполнения в полном объеме всех работ по содержанию внутренних водных путей Казахстана ;

- реконструкция гидротехнических сооружений на внутренних водных путях с доведением их пропускной способности и технологических параметров до уровня, исключающего возникновение рисков и задержек в ходе навигации речных судов;

- открытие сквозного судоходства по Иртышу, а также завершение реконструкции

Урало-Каспийского канала с доведением глубин и других технических параметров на всем протяжении судоходной части до уровня, позволяющего осуществлять сквозное пассажирское и грузовое судоходство судами классов река-море;

- доведение технических параметров главных судоходных рек Казахстана до состояния, исключающего возникновение рисков и задержек речных судов в ходе **н а в и г а ц и и** ;

- стимулирование восстановления и развития судостроительных и судоремонтных **п р е д п р и я т и й** ;

- организация по реке Иртыш транзитного маршрута Китай - Казахстан - Россия;

- включение речного транспорта Прикаспийских регионов Казахстана в работу международного транзитного маршрута **Север-Юг**;

- организация нового транзитного маршрута Оренбург - Казахстан - Астрахань;

- создание структуры по обеспечению технической безопасности на водном транспорте.

5.1.5. В сфере морского транспорта:

- завершение первого этапа работ по расширению производственных мощностей действующих и развивающихся портов до уровня, обеспечивающего прогнозируемый рост перевалки грузов, с учетом реализации Государственной программы освоения казахстанского сектора Каспийского моря, утвержденной Указом Президента Республики Казахстан от 16 мая 2003 года N 1095, и других программ развития нефтеносных **р е г и о н о в** **К а з а х с т а н а** ;

- создание Системы управления движением судов в Тупкараганском заливе **М а н г и с т а у с к о й** **о б л а с т и** ;

- развитие казахстанского морского торгового флота, включая приобретение и строительство морских судов для транспортировки сырой нефти и нефтепродуктов, сыпучих и навалочных грузов, а также приобретение и строительство собственных судов **в с п о м о г а т е л ь н о г о** **ф л о т а** ;

- развитие судоремонтных и судостроительных объектов для обслуживания национального торгового флота и других торговых судов, курсирующих по Каспию.

5.2. II этап 2011-2015 годы (Интенсивное развитие)

Необходимо будет детально изучить результаты реализованных программ развития, определить недостатки и проблемные вопросы и выполнить оценку проделанной работы. На основании результатов оценки с учетом структурных изменений в экономике должны быть даны рекомендации системного характера по улучшению государственного стратегического и программного планирования, переопределены, где это необходимо, приоритеты дальнейшего развития, оценена эффективность от вложения инвестиций, рекомендованы дальнейшие реформы.

На данном этапе планируется завершить создание единого транспортного пространства в рамках ЕЭП и ЕврАзЭС, а также сближение законодательства в области

транспорта в рамках ШОС, ЦАС и ОЭС через присоединение и реализацию соответствующих соглашений и гармонизацию внутреннего транспортного законодательства.

Планируется продолжить активное привлечение инвестиций отечественных институтов развития (Банк Развития Казахстана, Инновационный Фонд) и других финансовых организаций в транспортный комплекс страны.

Внешняя транспортная политика будет направлена на создание благоприятных условий развития и укрепление позиций отечественных операторов на международном рынке транспортных услуг, а также повышение эффективности использования транзитного потенциала. Будет происходить развитие мультимодальных перевозок.

В указанный период произойдет восстановление научного потенциала отраслей, формирование научных и инновационных коллективов. Подготовка кадров примет плановый характер в соответствии с потребностями транспортных отраслей в специалистах.

Таким образом, государственными приоритетами в сфере развития инфраструктуры транспорта на втором этапе реализации Транспортной стратегии станут:

5.2.1. В сфере железнодорожного транспорта:

- приведение технического состояния всей магистральной железнодорожной сети, и объектов отрасли в соответствие с международными стандартами;
- строительство "европейской" колеи до станции Бесколь (или Актогай) и современного международного терминала с перестановкой на "широкую" колею;
- развитие вагоностроения и локомотивостроения, производство контейнеров и материалов верхнего строения пути;
- создание производств по ремонту специального подвижного состава;
- масштабное обновление подвижного состава;
- реализация программы строительства новых железнодорожных линий;
- курсирование регулярных ускоренных контейнерных поездов по международным транспортным коридорам;
- создание современных высокотехнологичных логистических центров во всех крупных городах и узловых станциях;
- интеграция отечественных транспортных операторов в мировой транспортный рынок;
- развитие современного скоростного пассажирского сообщения.

5.2.2. В сфере автомобильного и городского пассажирского транспорта:

- приведение технического состояния сети автомобильных дорог общего пользования и сооружений на них в соответствие с требованиями нормативно-технических документов, с учетом перспективного роста интенсивности движения и осевых нагрузок;

- строительство новых участков автомобильных дорог (включая строительство инженерных сооружений), ликвидация грунтовых разрывов и повышение технического состояния существующей сети дорог общего пользования до уровня международных стандартов,

обеспечивающих межрегиональное, внутриобластное и районное автомобильное сообщение;

- полное восстановление дорог международного, республиканского значения и приоритетных дорог местного значения и сельских дорог с сохранением существующей опорной сети и обеспечение эксплуатации автодорог в соответствии с требованиями

международных стандартов;

- привлечение частных инвестиций путем передачи дорог в концессию и создание платных частных автомобильных дорог;

- обеспечение сельских населенных пунктов регулярными перевозками общественного пассажирского транспорта в соответствии с перспективной схемой расселения и развития производительных сил;

- развитие альтернативных видов городского пассажирского транспорта, таких как выделенные автобусные линии, трамвайного, троллейбусного, метро, бесшумные трамвайные линии и других;

- обеспечение условий для массового внедрения перевозчиками международных стандартов качества;

- создание условий для активизации развития отечественной автомобильной промышленности.

5.2.3. В сфере воздушного транспорта:

- создание профильных заводов по ремонту и восстановлению авиатехники и производству запасных частей;

- создание вспомогательной авиации по обслуживанию потребности нефтедобычи и трубопроводного транспорта;

- создание малой авиации и частной малой авиации;

- частичная либерализация системы государственного регулирования гражданской авиации с целью поощрения развития динамической и конкурентоспособной индустрии в целях максимального удовлетворения потребности населения в авиационных перевозках;

- разработка и внедрение нормативно правовой базы, регулирующей деятельность гражданской авиации, исключительно на передовых международных стандартах;

- завершение обновления парка воздушных судов, предназначенных для полетов на воздушных местных линиях;

- завершение реконструкции производственных фондов аэропортов областного значения и начало формирования сети аэродромов воздушных местных линий;

- завершение этапа полного перехода технологической системы организации

воздушного движения на полномасштабную единую автоматизированную систему в совокупности с системой вынесенных рабочих мест диспетчеров и интеграцией методов обслуживания воздушного движения, основанных на применении спутниковой навигации ;

- либерализация системы государственного регулирования рынка авиационных перевозок, формирование условия для создания нескольких национальных операторов воздушных перевозок, выполняющих региональные внутренние и международные полеты.

5.2.4. В сфере внутреннего водного транспорта:

- доведение глубин и других технических параметров р. Урал, до уровня, позволяющего осуществлять сквозное пассажирское и грузовое судоходство судами разрешенных классов ;

- развитие существующих и строительство новых речных портов с учетом перспектив регионального развития ;

- частичное обновление и модернизация судов государственного технического флота за счет отечественного судостроения ;

- поддержание пропускной способности и технологических параметров гидротехнических сооружений на внутренних водных путях гарантирующих беспрепятственное и безопасное судоходство ;

- развитие паромных переправ ;

- развитие внутренних водных путей ;

- формирование сервисных и ремонтных предприятий.

5.2.5. В сфере морского транспорта:

- завершение работ по расширению и модернизации производственных мощностей морских портов ;

- развитие казахстанского морского торгового флота ;

- создание региональной системы управления движением судов ;

- создание условий для развития собственных сервисных и ремонтных предприятий.

5.3. III этап 2016-2020 годы (Качественное обновление)

К началу реализации третьего этапа Транспортной стратегии будут охвачены транспортным сообщением большинство населенных пунктов Казахстана (учитывая их тяготение к центрам развития), что соответствует социальной направленности перспективного развития транспортной системы. При этом, ее пропускная способность и эффективность будут в полной мере соответствовать потребностям экономики.

Третий этап будет сконцентрирован на закреплении позитивного эффекта реализации транспортной стратегии.

Эффекты институциональных реформ, а также новые технологии и опыт, должны быть расширены и доведены до всех областей, районов, сельских округов, и сельских населенных пунктов .

Должен быть осуществлен переход к финансированию инфраструктуры на принцип максимальной самокупаемости, что позволит сформировать ресурсы для ее дальнейшего устойчивого развития и поддержания на высоком техническом и технологическом уровне.

В направлении международных транспортных коридоров, наряду с существующими магистралями должны строиться новые магистрали с использованием нового подвижного состава на основе технологий будущего.

5.3.1. В сфере железнодорожного транспорта:

- строительство скоростных железнодорожных пассажирских магистралей и организация скоростных пассажирских поездов на приоритетных направлениях;
- существенное увеличение доли транзита в объеме грузовых перевозок;
- обновление подвижного состава за счет отечественных локомотивов и вагонопостроения;
- рост внешнеэкономической составляющей в деятельности отечественных транспортных операторов.

5.3.2. В сфере автомобильного и городского пассажирского транспорта:

- завершение реконструкции автомобильных дорог общего пользования и доведение их до уровня международных стандартов;
- обеспечение содержания сети дорог общего пользования международного, республиканского и местного значения на уровне международных стандартов;
- строительство скоростных автомагистралей в направлении международных транспортных коридоров с доведением их до первой технической категории;
- достижение реальной паритетности при выполнении международных автомобильных перевозок;
- перевод автобусов и грузовых автомобилей на европейские стандарты по экологии;
- доведение уровня обслуживания населения общественным транспортом до уровня развитых стран, интенсивное внедрение новых технологий и альтернативных видов транспорта;
- создание условий для развития отечественной автомобильной промышленности.

5.3.3. В сфере воздушного транспорта:

- нормативная правовая база, регулирующая деятельность гражданской авиации Республики Казахстан должна полностью соответствовать передовым международным стандартам и требованиям;
- полная либерализация системы государственного регулирования гражданской авиации. Меры государственного регулирования остаются в части установления технических требований и стандартов, регулирующих деятельность гражданской авиации;

- парк воздушных судов авиационных компаний Казахстана полностью обновлен, соответствует всем международным требованиям, предъявляемым для безопасной их эксплуатации, включая экологические требования;

- сеть аэродромов географически охватывает все крупные населенные пункты Казахстана. Аэропорты-"хабы" и аэропорты, имеющие важное стратегическое значение как минимум должны быть категорированы к приему воздушных судов по минимумам второй категории ИКАО⁶.

⁶ См. постановление Правительства Республики Казахстан от 17 июля 2003 года N 712 "Об утверждении Основных правил полетов в воздушном пространстве Республики Казахстан"

- активно развивается сеть аэродромов и вертодромов воздушных местных линий. Развитие малой авиации и вспомогательной авиации;

- создание системы организации воздушного движения, базирующейся на единой технологической основе с переходом на методы спутниковой навигации;

- наличие на казахстанском авиационном рынке нескольких авиакомпаний, удовлетворяющих потребности населения в воздушных перевозках и авиационных работах, конкурентоспособных в сравнении с иностранными авиакомпаниями и обладающих собственным парком современных воздушных судов.

5.3.4. В сфере внутреннего водного транспорта:

- доведение глубин и других технических параметров судоходных водных путей Казахстана до уровня, позволяющего осуществлять беспрепятственное и безопасное пассажирское и грузовое судоходство судами разрешенных классов;

- частичное обновление и модернизация судов государственного технического флота за счет отечественного судостроения;

- продолжение развития существующих и строительство новых речных портов с учетом перспектив регионального развития;

- поддержание пропускной способности и технологических параметров гидротехнических сооружений на внутренних водных путях в состоянии, гарантирующем беспрепятственное и безопасное судоходство.

5.3.5. В сфере морского транспорта:

- развитие инфраструктуры альтернативных пунктов перевалки грузов (портов) в казахстанской части Каспийского моря с поэтапным доведением их мощностей до уровня, обеспечивающего прогнозируемый рост перевалки грузов и учитывающего перспективную реализацию программ развития;

- дальнейшее развитие казахстанского морского торгового флота.

5.4. Механизм реализации Стратегии

Механизм реализации Стратегии будет основываться на разработке и реализации отраслевых (секторальных) среднесрочных программ развития по каждому виду транспорта и региональных программ развития городского пассажирского транспорта в соответствии с принципами и направлениями настоящей Стратегии. Таким образом, будет достигнуто единство подходов и комплексность в развитии транспортной системы.

Разработка программ развития будет осуществляться при активном участии неправительственных организаций: институтов, ассоциаций, частного бизнеса. Помимо прочего, разрабатываемые программы развития отраслей должны предусматривать требования об обязательном сопровождении всех инфраструктурных проектов отчетами по оценке воздействия на окружающую среду и прохождением ими государственной экологической экспертизы.

Для мониторинга реализации таких программ Правительством будут разработаны и внедрены порядок и система отчетности, в которой особое внимание будет уделяться таким критериям, как компетентность и эффективность уполномоченных органов, прозрачность механизмов реализации и организационных структур, долгосрочная устойчивость и финансовая прозрачность проектов.

Отчеты, подготовленные с учетом описанных критериев, будут ежегодно представляться в Правительство уполномоченным органом, ответственным за реализацию Стратегии, и включают анализ достижения цели и задач Стратегии и предложения по корректировке стратегических направлений по итогам каждого этапа реализации.

6. Ожидаемые результаты реализации и индикаторы

6.1. Ожидаемые результаты реализации Стратегии

В результате реализации Стратегии к 2020 году будет осуществлен переход транспортной системы на качественно новый уровень функционирования, сформирована оптимальная транспортная сеть.

Казахстанский транспортный комплекс будет органично интегрирован в мировую транспортную систему. Транспортная инфраструктура будет соответствовать мировым стандартам. Нормативная база и система контроля в сфере экологии будет приведена к международным стандартам.

За счет создания благоприятного инвестиционного климата будут обновлены все долгосрочные активы транспортного комплекса, внедрены прогрессивные технологии организации труда и производственного процесса, созданы профильные отечественные производства.

Все виды транспорта будут гармонично взаимодействовать. Будет создана сеть транспортно-логистических центров интермодальных перевозок. Все это позволит

существенно увеличить долю транзитных перевозок, основу которых будут составлять контейнерные перевозки. Транзит обеспечит существенные финансовые поступления в бюджет государства и транспортных компаний.

Повышение эффективности транспортной системы позволит сделать ее конкурентоспособным элементом казахстанской экономики. Будет обеспечен существенный рост грузо- и пассажироперевозок.

Будет достигнут максимальный уровень обеспечения потребностей экономики и населения в транспортных услугах надежным и безопасным транспортом. Транспорт станет доступным для населения; снизится его влияние, как источника повышенной техногенной и экологической опасности.

Будут решены вопросы обеспечения экономической и технологической безопасности на транспорте, что способствует росту конкурентоспособности экономики Республики Казахстан.

Значительно снизится транспортная составляющая себестоимости продукции и услуг, повысится конкурентоспособность отечественного экспорта. Транспортный комплекс станет одним из основных двигателей экономики государства.

Реализация Стратегии будет иметь общий социально-экономический эффект в развитии экономики Казахстана и окажет значительное содействие реализации таких программных документов, как Стратегия индустриально-инновационного развития, Государственная программа развития сельских территорий Республики Казахстан на 2004-2010 годы, утвержденная Указом Президента Республики Казахстан от 10 июля 2003 года N 1149, и разрабатываемая Программа территориального развития Республики Казахстан на период до 2015 года.

Повысится доступность услуг транспорта для населения Казахстана, независимо от района проживания и времени года. Стремясь к полному покрытию издержек операторов за счет потребителей транспортных услуг, государство продолжит субсидирование нерентабельных перевозок пассажиров, а также оказание адресной социальной помощи и предоставление льгот по оплате за проезд отдельным категориям граждан.

Транспорт Казахстана перестанет быть источником повышенной техногенной опасности и загрязнения окружающей среды.

Государство сократит свое участие на рынке транспортных услуг в качестве предпринимателя и сконцентрируется на выполнении функций регулирования деятельности транспорта, не вмешиваясь в хозяйственную деятельность субъектов рынка.

За счет общего улучшения состояния и перспективного развития инфраструктуры, транспортные коридоры Казахстана станут привлекательными для транзитных перевозок грузов и пассажиров.

Содержание всей транспортной инфраструктуры будет в максимальной степени

покрываться за счет дохода, формируемого от сборов с ее пользователей и реализации сопутствующих услуг. Это позволит сформировать ресурсы для ее дальнейшего устойчивого развития и поддержания на высоком техническом и технологическом уровне.

6.2. Индикаторы реализации Стратегии

Мониторинг реализации Стратегии и анализ достигнутых результатов будет осуществляться Правительством на основе ряда социально-экономических индикаторов, соответствующих стадийности реализации Стратегии и отражающих количественные и качественные изменения (улучшения) состояния транспортной системы.

По своей направленности индикаторы подразделяются на две основные группы - экономические, отражающие качественные изменения в экономике страны, зависящие от адекватной и эффективной транспортной системы, и социальные, отражающие изменения тех аспектов транспортной системы, которые напрямую влияют на уровень и безопасность жизни населения.

Ожидается, что в процессе реализации Стратегии, выбранные индикаторы будут поэтапно достигать следующих значений (см. Таблицу 10).

Таблица 10. Ожидаемые индикаторы реализации Стратегии

Индикаторы	2003	Целевые значения		
		2010	2015	2020
Пассажирооборот, млн. пассажиро-километров	92948	170963	263568	379915
Грузооборот, млн. тонно-километров	216900	374739	590112	932855
Доход от деятельности транспорта, млрд. тенге	1955	3142	5074	7815
Грузоёмкость экономики, т-км/млн. тг.	47	44	42	41
Транспортные затраты в стоимости товаров	8,0%	7,8%	7,6%	7,4%
Доля транспорта в ВВП (без личных автомобилей)	11,4%	10,5%	10,0%	9,6%
Валовой доход от транзитного движения, млн. тенге	46519	63665	77157	95353
Количество СНП без круглогодичного сообщения	1980	1659	1266	750
Количество погибших на 100 000 населения	18,9	14,9	9,3	8,8
Количество погибших на 10 000 автомобилей	1,37	0,94	0,79	0,67

Данные целевые индикаторы для каждого вида транспорта должны уточняться уполномоченными центральными исполнительными органами и содержаться в разрабатываемых на каждом из трех этапов реализации Стратегии отраслевых программах развития.

6.3. Альтернативные сценарии развития транспортного комплекса

При выполнении сравнительного анализа социально-экономического эффекта от реализации Стратегии было рассмотрено два возможных сценария, связанных со стратегиями государства по финансированию и развитию транспортной системы.

Для оценки общего экономического и социального эффекта реализации Стратегии был выполнен сравнительный анализ и рассмотрены случаи развития транспортного сектора без принятия Стратегии (сценарий I) и с ее принятием (сценарий II).

Оба сценария до 2007 года сформулированы с учетом Среднесрочного плана социально-экономического развития Республики Казахстан на 2005-2007 годы, утвержденного постановлением Правительства Республики Казахстан от 31 августа 2004 года N 917, однако после этого срока значительно варьируют, как в уровнях финансирования, так и в распределении средств между отраслями.

Сценарий I основан на прогнозируемом изменении состояния транспортной системы в условиях отсутствия последовательной государственной политики развития и сохранения финансирования физической инфраструктуры транспорта (автомобильные и железные дороги, порты и аэропорты) на существующем уровне. При таком сценарии развитие отраслей транспорта будет и далее протекать в рамках отраслевых программ, как правило сфокусированных на реабилитации и строительстве физической инфраструктуры и не предусматривающих каких-либо политических реформ даже на отраслевом уровне. Хотя дальнейшая либерализация и коммерциализация транспортного сектора, принятая в Стратегии, могли бы теоретически продвигаться независимо от модели инвестирования, предполагается, что практически возможность создания рентабельных частных предприятий, озвученная Стратегией, будет в значительной степени затруднена сохранением плохого состояния транспортной инфраструктуры. В период ожидаемого стремительного экономического роста частный сектор будет с недоверием относиться к системе, в которой инфраструктура не соответствует необходимым стандартам, постепенно разрушаясь и приводя к высоким эксплуатационным издержкам.

Средств, предусмотренных данным сценарием, будет недостаточно для полного восстановления даже сети транзитных коридоров, в результате чего общее состояние инфраструктуры продолжит ухудшаться. Предусмотрены минимальные средства для обновления парка пассажирских вагонов, в связи с чем возраст парка продолжит увеличиваться. Продолжится реконструкции ряда аэропортов с государственным финансированием, однако в целом состояние аэропортовой инфраструктуры не будет иметь значительных улучшений.

Сценарий II включает реализацию полного комплекса политических, экономических и социальных мер. Он направлен на наиболее целостное развитие транспортной системы, отвечающей потребностям сбалансированного развития

регионального транспорта и поэтапной реализации транзитного потенциала Казахстана . Реализация Стратегии позволит в полной мере раскрыть социальные аспекты транспортной политики, обеспечив доступным и безопасным транспортом потребности экономики и населения Казахстана, стимулируя развитие сельских территорий и повышение уровня жизни населения .

Для наглядного сравнения ожидаемых результатов реализации Стратегии с возможным развитием событий по сценарию I в Таблице 11 приведен ряд наиболее понятных индикаторов.

Таблица 11. Сравнение индикаторов реализации Стратегии по сценариям I и II

Индикаторы	2003	Инвестиционный сценарий	
		I	II
		2020	2020
Средняя плотность наземной инфраструктуры, км/км ²	19,2	19,4	19,6
Средняя скорость дорожного движения			
Областные центры	40,3	34,3	41,6
Астана	27	20	31
Алматы	40	23	45
Средний индекс неровности автодорог (IRI)			
транзитные коридоры	4,2	2,8	3,6
прочие республиканского значения	6,2	7,9	4,5
местного значения	8,2	9,6	8,8
Средняя скорость движения			
транзитные коридоры	74	82	78
прочие республиканского значения	54	31	72
местного значения	25	15	35
Количество СНП без круглогодичного сообщения	1980	1310	750
Обеспеченность населенных пунктов регулярным сообщением, %	69,3	75,8	81,5
Количество погибших на 100 000 населения	18,9	20,5	8,8
Пассажирооборот (млн. пассажиро-километров)	92948	354813	379915
Грузооборот (млн. тонно-километров)	216900	912697	932855
Доход от деятельности транспорта (включает издержки), млрд. тенге	1666	8611	7815
Грузоёмкость экономики (тонно-километров на млн. тг. ВВП)	47	43	41

Транспортные затраты в стоимости товаров (без эксп. нефти)	8,0%	8,5%	6,9%
Среднее использование пропускной способности транзитных коридоров, %	15%	47%	48%
Доля транспорта в ВВП (без личных автомобилей)	11,4%	10,8%	8,9%
Доход от транзитного движения, млн. тенге			
Валовой	46519	86055	95353
Чистый	16904	31152	34238

7. Необходимые ресурсы и источники финансирования

7.1. Основные принципы

Учитывая, что практически все транспортные услуги будут оказываться частными предприятиями, они будут самостоятельно покрывать свои эксплуатационные и капитальные расходы.

В отношении пассажирских железнодорожных перевозок будут действовать особые механизмы субсидирования, разрабатываемые в рамках реализации Программы реструктуризации железнодорожного транспорта на 2004-2006 годы, утвержденной постановлением Правительства Республики Казахстан от 6 февраля 2004 года N 145.

Опорная (магистральная) сеть автомобильных и железных дорог, а также и внутренняя судоходная инфраструктура останется в государственной собственности. Собственность терминалов будет постепенно передаваться частному сектору.

Будет поощряться участие частного сектора в различных сферах транспортного сектора, включая долгосрочные концессионные соглашения, при которых инфраструктура, в конечном счете, будет возвращаться государству. Схемы государственно-частного партнерства могут также включать частичное финансирование инфраструктуры государством.

Система воздушной навигации будет самофинансироваться, насколько это возможно, за счет навигационных сборов аэропортов и маршрутных навигационных сборов.

Авиационные терминалы будут находиться в сфере ответственности аэропортов и финансироваться за счет терминальных сборов.

Главные аэропорты будут входить в частный сектор, который будет отвечать за техническое обслуживание и обновление инфраструктуры, финансируемой за счет сборов за взлет-посадку в аэропортах.

Строительство и техническое обслуживание терминалов морских портов в общем случае будут входить в сферу ответственности частного сектора. Морская инфраструктура общего пользования будет находиться в сфере ответственности государства, при этом затраты будут возмещаться насколько это возможно за счет навигационных сборов и договоров с судовладельцами и со стивидорскими

к о м п а н и я м и .

Порты на внутренних судоходных путях являются сферой ответственности частного сектора. Природоохранные мероприятия в системе внутренних судоходных путей могут только частично покрываться за счет сборов с пользователей с учетом текущего и проектируемого уровня пользования. Следовательно, государственные инвестиции будут необходимы как для технического обслуживания, так и для капитальных затрат.

Инфраструктура автодорожного сектора отличается от других тем, что сборы за пользование инфраструктурой не взимаются непосредственно на месте и во время пользования.

Опыт реформирования в других странах говорит об изменении подходов к взиманию сборов, которые теперь более непосредственно привязаны к пользованию дорогами. Подобная политика взимания сборов будет поэтапно внедряться и в Казахстане.

Прежде всего, это будет применяться к грузовым автомобилям большой грузоподъемности на главных магистралях, как это происходит в некоторых европейских странах. В долгосрочной перспективе такая политика будет расширена и применена к другим типам транспортных средств.

Ввиду особого значения, которое имеет система автомобильных дорог для эффективного функционирования конкурентоспособной казахстанской экономики, система сборов будет гарантировать, что сборы, выплачиваемые пользователями главной автодорожной системы, особенно владельцами грузовых автомобилей, реально отражали соответствующие эксплуатационные издержки и в максимальной степени покрывали их.

7.2. Необходимые ресурсы и источники финансирования

Наряду с государственным финансированием объектов транспортной инфраструктуры предусматривается привлечение институтов развития (Банк Развития Казахстана, Инновационный Фонд), других отечественных и международных финансовых организаций (ЕБРР, АБР, Всемирный Банк, ИБР и другие). Создание благоприятного климата для развития частного бизнеса путем предоставления льгот и преференций, стимулирующих обновление основных средств. Таким образом, финансирование реализации программ будет осуществляться бюджетами всех уровней, через привлечение инвестиций, а также на коммерческой основе: в структуре государственно-частного партнерства, концессии, создания совместных предприятий, на основе частной инициативы.

По экспертным оценкам, ориентировочная стоимость реализации мероприятий Транспортной стратегии до 2020 года составит порядка 4 трлн. тенге в ценах 2004 года.

В основе приблизительной оценки инвестиционной потребности для реализации

Транспортной Стратегии лежат расчеты финансирования, необходимого для восстановления существующей инфраструктуры, в частности - автомобильных и железных дорог, последующей реконструкции и нового строительства.

Более точная оценка необходимых человеческих, финансовых и материально-производственных ресурсов для реализации Транспортной Стратегии будет выполняться при разработке и утверждении отраслевых и общегосударственных программ развития по видам транспорта, в том числе при формировании республиканского бюджета на соответствующий год.

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