



**О проекте Указа Президента Республики Казахстан "О Транспортной стратегии Республики Казахстан до 2015 года"**

Постановление Правительства Республики Казахстан от 27 марта 2006 года N 207

Правительство Республики Казахстан **ПОСТАНОВЛЯЕТ:**  
внести на рассмотрение Президента Республики Казахстан проект Указа Президента Республики Казахстан "О Транспортной стратегии Республики Казахстан до 2015 года".

*П р е м ь е р - М и н и с т р*

*Республики Казахстан*

**УКАЗ**

**ПРЕЗИДЕНТА РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН О Транспортной стратегии Республики Казахстан до 2015 года**

**П О С Т А Н О В Л Я Ю :**

1. Утвердить прилагаемую Транспортную стратегию Республики Казахстан до 2015 года (далее - Стратегия).

2. Правительству Республики Казахстан:
- 1) в месячный срок разработать и утвердить План мероприятий по реализации Стратегии;
  - 2) ежегодно к 30 января информировать Главу государства о ходе выполнения Стратегии;
  - 3) принять иные меры, вытекающие из настоящего Указа.

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

4. Настоящий Указ вводится в действие со дня подписания.

*П р е з и д е н т*

*Республики Казахстан*

**У Т В Е Р Ж Д Е Н А**

**У к а з о м П р е з и д е н т а**

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

**от 2006 года N**

**Транспортная стратегия  
Республики Казахстан до 2015 года**

"... главное условие высокого качества жизни - обеспечение устойчивого экономического роста.

Эта задача нам по силам. Мы создали необходимый задел в экономике, который позволяет обеспечивать экономический рост на уровне 8-9 % в год. Теперь важно сконцентрироваться на стратегических направлениях, которые обеспечат нам прорыв и позволят к началу второго десятилетия занять достойное место в глобальной экономике

...Казахстан должен стать частью мировой транспортно-коммуникационной системы, что потребует от нас опережающего развития всей транспортной инфраструктуры страны.

Мы должны принять долгосрочную транспортную стратегию, логически увязанную с территориальным развитием. Необходимо создать сеть современных магистралей, позволяющих осуществлять континентальный и трансконтинентальный транзит в направлениях Север-Юг и Запад-Восток.

Нужно развернуть работу по формированию сети транзитных маршрутов через воздушное пространство страны. Особый приоритет будет отдан созданию современных "хабов" - мощных транспортных узлов, которые позволят связать между собой не только все города страны, но и крупнейшие города мира."

*П р е з и д е н т*

*Республики Казахстан*

## **Содержание**

### **ПАСПОРТ СТРАТЕГИИ**

#### **ВВЕДЕНИЕ**

#### **1. АНАЛИЗ СОВРЕМЕННОГО СОСТОЯНИЯ ТРАНСПОРТНО-КОММУНИКАЦИОННОГО КОМПЛЕКСА РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН**

#### **2. ЦЕЛЬ, СТРАТЕГИЧЕСКИЕ ЗАДАЧИ И ПРИНЦИПЫ**

#### **3. ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ СТРАТЕГИИ**

#### **3.1. СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ СИСТЕМЫ ГОСУДАРСТВЕННОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ**

#### **ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ТРАНСПОРТА**

#### **3.2. ФОРМИРОВАНИЕ и РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ.**

#### **3.3. РАЗВИТИЕ РЫНКА ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ.**

#### **3.4. РЕГИОНАЛЬНОЕ РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ**

#### **3.5. ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ НА ТРАНСПОРТЕ**

#### **3.6. ПОВЫШЕНИЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ТРАНЗИТНОГО**

#### **ПОТЕНЦИАЛА**

#### **3.7. ИННОВАЦИОННОЕ РАЗВИТИЕ в СФЕРЕ ТРАНСПОРТА**

### *3.8. ПОВЫШЕНИЕ НАУЧНОГО И КАДРОВОГО ПОТЕНЦИАЛА В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА*

## **4. ОСОБЕННОСТИ РЕАЛИЗАЦИИ СТРАТЕГИИ НА ОТДЕЛЬНЫХ ВИДАХ ТРАНСПОРТА**

### *4.1. НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ*

*4.1.1. Формирование и развитие транспортной инфраструктуры*

*4.1.2. Развитие рынка транспортных услуг*

*4.1.3. Реализация транзитного потенциала*

*4.1.4. Инновационное развитие и формирование кадрового  
п о т е н ц и а л а*

### *4.2. НА АВТОМОБИЛЬНОМ ТРАНСПОРТЕ*

*4.2.1. Формирование и развитие транспортной инфраструктуры*

*4.2.2. Развитие рынка автотранспортных услуг*

*4.2.3. Использование транзитного потенциала*

*4.2.4. Инновационное развитие и формирование кадрового  
п о т е н ц и а л а*

### *4.3. НА ГОРОДСКОМ ПАССАЖИРСКОМ ТРАНСПОРТЕ*

*4.3.1. Планирование развития*

*4.3.2. Инновационное развитие и формирование кадрового  
п о т е н ц и а л а*

*4.3.3. Инвестиционная и финансовая политика*

### *4.4. НА ВОЗДУШНОМ ТРАНСПОРТЕ*

*4.4.1. Формирование и развитие транспортной инфраструктуры*

*4.4.2. Безопасность полетов и авиационная безопасность*

*4.4.3. Нормативное правовое обеспечение и сертификация*

*4.4.4. Развитие и регулирование рынка воздушных перевозок*

*4.4.5. Развитие аэронавигационного комплекса*

*4.4.6. Использование транзитного потенциала*

*4.4.7. Инновационное развитие и формирование кадрового  
п о т е н ц и а л а*

### *4.5. НА ВОДНОМ ТРАНСПОРТЕ*

*4.5.1. Формирование и развитие транспортной инфраструктуры*

*4.5.2. Использование транзитного потенциала*

*4.5.3. Инновационное развитие и формирование кадрового  
потенциала*

## **5. ЭТАПЫ И МЕХАНИЗМЫ РЕАЛИЗАЦИИ СТРАТЕГИИ**

*5.1 I ЭТАП: 2006-2010 годы*

*5.1.1. В сфере железнодорожного транспорта*

*5.1.2. В сфере автомобильного и городского пассажирского*



развитие и эффективное использование  
 транзитного потенциала;  
 достижение максимальной эффективности  
 транспортных процессов и снижение транспортной  
 составляющей в конечной стоимости продукции во  
 внутреннем, транзитном и экспортно-импортном  
 с о о б щ е н и и ;  
 гармонизация национального транспортного  
 законодательства с международным правом в  
 рамках региональных и международных  
 о р г а н и з а ц и й ;  
 укрепление единого экономического  
 пространства и развитие межрегиональных  
 связей, а также обеспечение транспортной  
 доступности на уровне гарантирующем  
 экономическое развитие и социальную  
 с т а б и л ь н о с т ь ;  
 повышение конкурентоспособности  
 транспортной системы Казахстана за счет  
 кластерного развития инфраструктуры;  
 обеспечение безопасности транспортных  
 процессов, снижение количества и тяжести  
 происшествий на транспорте;  
 обеспечение экологической безопасности и  
 рациональное использование энергетических  
 р е с у р с о в  
 формирование благоприятного инвестиционного  
 климата в транспортном секторе.

Срок	реализации	2006-2015	годы
		1 этап - 2006-2011	годы
	2 этап - 2011-2015		годы
Необходимые ресурсы и источники финансирования	и утверждения	Необходимые ресурсы и источники финансирования будут определяться при разработке отраслевых программ развития по видам транспорта	

Ожидаемые результаты	Будет осуществлен переход транспортной системы на качественно новый уровень функционирования, сформирована оптимальная
-------------------------	--

транспортная сеть. Переход финансирования инфраструктуры на принцип полной самоокупаемости 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 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 пассажиро перевозок.

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 конечной стоимости продукции и услуг, повысится конкурентоспособность отечественного экспорта. Повысится роль транспортного комплекса как одного из основных двигателей экономики государства. Реализация Стратегии будет иметь положительный общий социально-экономический эффект в развитии экономики Казахстана и окажет значительное содействие реализации таких программных документов, как Стратегия индустриально-инновационного развития Республики Казахстан на 2003-2015 годы, Государственная программа развития сельских территорий Республики Казахстан на 2004-2010

годы.

## Введение

Высокие темпы роста экономики Казахстана доказывают эффективность построения собственной модели развития, основанной на долгосрочном планировании.

Основополагающим документом, провозгласившим долгосрочные приоритеты развития государства, является Послание Президента Республики Казахстан "Казахстан -2030. Процветание, безопасность и улучшение благосостояния всех казахстанцев", которое определило долгосрочную стратегию развития страны до 2030 года.

Принятая в Казахстане Стратегия индустриально-инновационного развития Республики Казахстан на 2003-2015 годы <sup>1</sup> (далее - Стратегия индустриально-инновационного развития) создает условия для дальнейшего развития конкурентоспособной экономики и индустрии высоких технологий.

---

<sup>1</sup> Утверждена Указом Президента Республики Казахстан от 17 мая 2003 года N 1096

---

Реализация Стратегии индустриально-инновационного развития потребует от государства комплексных усилий, направленных на интенсивное и качественное развитие всех отраслей экономики и человеческих ресурсов.

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 2015 года (далее - Стратегия) имеет общегосударственное значение, что нашло свое отражение в Послании Президента Республики Казахстан народу Казахстана от 1 марта 2006 года "Казахстан на пороге нового рывка вперед в своем развитии" 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<sup>2</sup>, 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.

---

<sup>2</sup> Одобрена постановлением Правительства Республики Казахстан от 11 июня 2001 года  
N 8 0 1

---

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.

В условиях глобализации и с учетом обширной территории Казахстана конкурентоспособность экономики и государства будет во многом зависеть от эффективности деятельности транспортно-коммуникационного комплекса. Залогом конкурентоспособности отечественных товаров, услуг и экономики в целом является высокотехнологичная транспортная инфраструктура, адекватная государственной

транспортной и транзитной политике.

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

Связывая между собой населенные пункты республики, транспорт играет ключевую роль в обеспечении территориальной и административной целостности государства, его обороноспособности и безопасности.

Стратегия направлена на обеспечение растущих торговых связей между Востоком и Западом в удобных, надежных и доступных транзитных маршрутах. В рамках Стратегии будет применена модифицированная модель меридианального и широтного расположения основных транспортных магистралей и связующих маршрутов.

Стратегия предусматривает модернизацию существующих и создание новых - "спрямляющих" транспортных путей и инфраструктурных объектов вкупе с обновлением всех видов транспортных средств.

Развитие трубопроводного транспорта с учетом специфики нефтегазовой отрасли осуществляется в рамках действующих Государственной программы освоения казахстанского сектора Каспийского моря<sup>3</sup> и Концепции развития газовой отрасли Республики Казахстан до 2015 года.<sup>4</sup>

Стратегия определяет приоритетные направления государственной транспортной политики до 2015 года и представляет собой совокупность политико-экономических и организационно-правовых мер, принципов, приоритетов развития транспортной инфраструктуры и транзитной политики, призванных обеспечить комплексность и единство транспортной системы и создать стратегическую основу для разработки соответствующих отраслевых программ.

---

<sup>3</sup> Утверждена Указом Президента Республики Казахстан от 16 мая 2003 года N 1095

<sup>4</sup> принята постановлением Правительства Республики Казахстан от 11 января 2002 года N 25

## **1. АНАЛИЗ СОВРЕМЕННОГО СОСТОЯНИЯ ТРАНСПОРТНО-КОММУНИКАЦИОННОГО КОМПЛЕКСА РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН**

**Состояние и развитие транспорта имеют для Республики Казахстан исключительное значение.**

Экономические и географические особенности Казахстана (обширная территория, отсутствие выхода к морю, неравномерное размещение населенных пунктов и

природных ресурсов) делают его экономику одной из наиболее грузоемких в мире, обуславливая высокую зависимость от транспортной системы.

Находясь на стыке Европы и Азии, Казахстан обладает значительным транзитным потенциалом, предоставляя азиатским государствам географически безальтернативную наземную транспортную связь с Россией и Европой. Растет привлекательность и транзитного потенциала воздушного пространства республики. Соседство с приграничными странами, имеющими огромные рынки сбыта, делает развитие отечественной транспортной системы перспективным.

Относительно равнинный ландшафт<sup>5</sup> и наличие больших запасов природного каменного материала позволяют беспрепятственно развивать коммуникации железнодорожного и автомобильного транспорта.

---

<sup>5</sup> За исключением некоторых регионов Казахстана, преимущественно на востоке и юго-западе

---

Основная доля сети наземных путей сообщений приходится на автомобильные и железные дороги (порядка 88,4 и 14,0 тыс. км соответственно). Протяженность эксплуатируемых водных путей составляет 3,9 тыс. км, воздушных трасс - 61 тыс. км. Плотность сети на 1000 кв. км территории составляет около 5,1 км железных дорог, 32,4 км автомобильных дорог с твердым покрытием, 1,5 км внутренних водных путей.

**Выбор Казахстана в пользу рыночной экономики, сделанный в начале 90-х годов, и начавшиеся реформы существенно изменили условия работы транспорта и характер спроса на транспортные услуги.**

В первое десятилетие реформ на транспорте были проведены базовые структурные и институциональные преобразования. Созданы основы правовой базы транспорта, отвечающей новым социально-экономическим условиям. Разделены функции государственного управления и хозяйственной деятельности, создана адекватная рыночным условиям система государственного регулирования транспортной деятельности. В основном завершена приватизация.

Структура организационно-правовых форм и количество транспортных предприятий по всем отраслям ежегодно изменяются. Это говорит о продолжающемся формировании оптимального рынка, регулируемого принципами конкуренции и реальным спросом на транспортные услуги.

Значительно возросла системообразующая роль транспорта и взаимосвязь задач его развития с приоритетами социально-экономических преобразований. Транспорт в целом удовлетворял растущий спрос на перевозки грузов и пассажиров. За период с 2000 по 2005 гг. рост транспортных услуг в среднем в год составлял для пассажирских перевозок 7,8 %, для грузовых - 9,5 %, при среднем ежегодном экономическом росте

1 0 , 3 % .

**Вместе с тем, несмотря на общую адаптацию транспорта к рыночным условиям, состояние транспортной системы в настоящее время нельзя считать оптимальным, а уровень ее развития недостаточным.**

Несбалансированное размещение транспортно-коммуникационной сети на всей территории страны препятствует развитию единого экономического пространства и росту личной мобильности. Промышленно ориентированная сеть железных и автомобильных дорог развивалась без учета территориальных границ бывших союзных республик

-----  
<sup>6</sup> Некоторые участки казахстанских железных дорог проходят по территориям России (на севере) и Кыргызстана (на юге). Аналогичным образом по территории Казахстана проходят участки российских и кыргызских железных дорог

-----  
Несовместимость некоторых технических параметров транспортной инфраструктуры с международными стандартами и системами действующих торговых партнеров Казахстана <sup>7</sup> является значительным препятствием на пути региональной интеграции и развития торгово-транспортных связей.

-----  
<sup>7</sup> В частности, различная ширина железнодорожной колеи, принятая в Европе и бывшем СССР, а также несовместимость параметров железнодорожной техники с габаритными допусками в некоторых сопредельных государствах (например, в Китае).

-----  
Выравниванию экономического развития в регионах препятствует значительная региональная неравномерность в развитии транспортной сети. Около 2 тыс. сельских населенных пунктов не имеют круглогодичного транспортного сообщения. Обеспеченность населенных пунктов регулярным сообщением составляет 69,3 %.

На современном этапе своего развития транспортный комплекс республики характеризуется неудовлетворительным состоянием основных средств, устаревшими и недостаточно развитыми инфраструктурой и технологиями.

Доля транспортных затрат в конечной стоимости продукции относительно высока и находится на уровне свыше 8 % и 11 % для внутренних железнодорожных и автомобильных перевозок соответственно, в странах с развитой рыночной экономикой данный показатель составляет 4-4,5 %. В результате, экономика Казахстана вынуждена нести транспортную нагрузку в два раза большую чем в развитых странах. По показателю грузоемкости экономика Казахстана примерно в пять раз менее эффективна, так на каждую единицу ВВП в долларовом исчислении приходится не менее 9 т-км транспортной работы, в странах Европейского Союза грузоемкость - менее 1 т-км/долл.

В В П .

Растущий спрос на качественные транспортные услуги удовлетворяется не полностью из-за недостаточного технического уровня транспортной системы и накопленного отставания в области транспортных технологий.

Значительный рост объемов перевозок, в том числе, связанных с экспортом угля, нефтеналивных грузов, металлопродукции, продукции химической и нефтехимической промышленности, других грузов, в том числе в контейнерах, сдерживается дефицитом пропускных и провозных возможностей.

Возможности увеличения валового национального продукта за счет экспорта транспортных услуг реализуются не полностью, поскольку положение отечественных перевозчиков на мировом рынке транспортных услуг не отвечает их реальным возможностям и не до конца используется транзитный потенциал республики.

Расположение Республики Казахстан в центре Евразийского континента предопределяет его геополитическую роль транзитного моста между Европой и Азией, а также Россией и Китаем.

По территории Казахстана проходят и формируются на основе существующей в республике транспортной инфраструктуры четыре международных транспортных коридора. В частности:

- **Северный коридор Трансазиатской железнодорожной магистрали (ТАЖМ):** Западная Европа - Китай, Корейский полуостров и Япония через Россию и Казахстан (на участке Достык - Актогай - Саяк - Моинты - Астана - Петропавловск (Пресногорьковская)).

- **Южный коридор ТАЖМ:** Юго-Восточная Европа - Китай и Юго-Восточная Азия через Турцию, Иран, страны Центральной Азии и Казахстан (на участке Достык - Актогай - Алматы - Шу - Арысь - Сарыагаш).

- **ТРАСЕКА:** Восточная Европа - Центральная Азия через Черное море, Кавказ и Каспийское море (на участке Достык - Алматы - Актау).

- **Север-Юг:** Северная Европа - страны Персидского залива через Россию и Иран, с участием Казахстана на участках морской порт Актау - уральские регионы России и Актау - Атырау.

Кроме направлений, участвующих в формировании основных трансконтинентальных маршрутов, необходимо отметить Центральный коридор **ТАЖМ**, имеющий важное значение для региональных транзитных перевозок по направлению Сарыагаш - Арысь - Кандагач - Озинки.

Коридоры позволяют значительно сократить расстояние в сообщении Восток-Запад и сроки доставки грузов.

Мощный рост экономики Китая, в частности его западных регионов, уже сегодня вызывает необходимость в доставке на мировые рынки различного спектра товаров.

**Вместе с тем, 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 потенциальных транзитных возможностей транзитных коридоров по основным видам транспорта приведено в таблице 1.

Таблица 1.

Вид транспорта	Объем транзита в 2004 году	Потенциальные возможности	Использование потенциала
Железнодорожный, млн. тонн	7,888	30,0	38,0 %
Автомобильный, млн. тонн	0,350	3,0	12,0 %
Воздушный, млн. самолетокilометров	82,507	342,5	24,1 %
Морской, млн. тонн	0,073	2,5	2,9 %

Географически сеть транспортных коридоров ориентирована на удовлетворение промышленных и хозяйственных нужд. Требуется ее дальнейшая оптимизация и частичная переориентация с учетом перспектив территориального развития, размещения производительных сил и расселения населения.

Показатели безопасности транспортного процесса, в первую очередь дорожного движения, не соответствуют мировому уровню. Ежегодно в дорожно-транспортных происшествиях (ДТП) гибнет свыше 3 тыс. человек, что более чем в два раза превышает аналогичные показатели развитых стран.

За последние 5 лет ежегодный рост количества пострадавших в ДТП составил порядка 10-15 %. При сохранении тенденции, без принятия государством радикальных комплексных мер по повышению безопасности, включающих модернизацию инфраструктуры, реализацию образовательных программ и усиление системы правоприменения, к 2015 году количество жертв ДТП может достигнуть 10 тыс. человек в год.

Доля транспорта в загрязнении окружающей среды достигает 30 %, что превышает аналогичный показатель развитых стран мира более чем в 1,7 раза.

**На фоне роста на транспортные услуги и еще более значительного его увеличения в прогнозной перспективе в транспортной системе в целом и отдельных ее подотраслях сохраняется ряд нерешенных внутренних проблем.**

На транспорте не до конца завершены начатые в последние годы институциональные и структурные преобразования. Необходимо их последовательное завершение в целях создания стабильных условий для дальнейшего развития рыночных

отношений в транспортном секторе.

Транспортный комплекс республики на современном этапе своего развития характеризуется неудовлетворительным состоянием основных средств, устаревшими и недостаточно развитыми инфраструктурой и технологиями.

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.

Магистральная железнодорожная сеть недостаточно развита, для ее оптимизации необходимо строительство новых железнодорожных линий в направлении В о с т о к - З а п а д .

Вследствие длительного недофинансирования железнодорожного транспорта произошло накопление физического износа основных средств - 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.

С учетом мировой тенденции роста контейнеризации грузовых перевозок (55 % от общего объема грузовых перевозок), необходимо развитие контейнерных, мультимодальных перевозок и создание транспортно-логистических центров, обеспечивающих технологическое единство различных видов транспорта.

Сеть автомобильных дорог республиканского значения в основном сформирована. Необходимо построить дороги в широтном направлении, связывающих Западный Казахстан с остальными регионами страны. Дополнительно планируется построить некоторые связующие участки на дорогах с сопредельными государствами.

Неудовлетворительное техническое состояние дорожной одежды приводит к снижению эксплуатационных скоростей, повышению транспортных эксплуатационных расходов, росту аварийности.

Износ подвижного состава автотранспортного парка (около 30 % автобусов и 40 % грузовых автомобилей имеют срок эксплуатации свыше 13 лет) влечет повышение затрат на ремонт и эксплуатацию, снижает уровень сервиса и оказывает отрицательное воздействие на окружающую среду.

Сеть международных аэропортов оптимальна, однако необходимо их приведение в соответствие с международными стандартами. В республике из 22 аэропортов действует 21. Из-за несоответствия техническим стандартам взлетно-посадочных полос (ВПП) и введением ограничений по типам авиационной техники, только пять аэропортов в городах Астана, Алматы, Атырау, Караганды и Актобе могут принимать без ограничений воздушные суда первого класса. Остальные нуждаются в

реконструкции и инфраструктуры.

Устаревший парк воздушных судов (672 единицы), неэкономичных и несоответствующих международным стандартам по шумам и эмиссии двигателей, создает ограничение в обслуживании маршрутов международных авиалиний. В этой связи важно создание привлекательных условий и применение эффективных механизмов способствующих обновлению парка воздушных судов.

В большой мере на успешность развития воздушного транспорта влияет недостаточно модернизированное состояние инфраструктуры и основных средств гражданской авиации. По причинам, связанным с недостаточной пропускной способностью и несоответствием техническим стандартам узловые аэропорты Казахстана вынужденно ограничивают число принимаемых и отправляемых ими воздушных судов наряду с введением ограничений по типам авиационной техники.

В настоящее время Казахстан представлен в Каспийском регионе единственным международным морским торговым портом Актау, соответствующим мировым стандартам качества и технологии предоставляемых услуг, что явно недостаточно. Вместе с тем дальнейшее развитие добывающей промышленности западного региона страны с перспективным доведением уровня добычи нефти к 2015 году до 140 млн. тонн в год возможно повлечет к росту транспортировки нефти через морской порт Актау в объеме до 20 млн. тонн в год, чем обусловлена необходимость расширения инфраструктуры производственных мощностей порта до соответствующего уровня уже в среднесрочной перспективе, а также перспективного строительства нефтяных терминалов в альтернативных портах и создания базы поддержки морских операций.

Большинство судов отрасли внутреннего водного транспорта выработали по 2-3 срока службы. Износ государственного технического речного флота составляет 85 %.

Другой существенной проблемой водного транспорта является техническое состояние и надежность судоходных гидротехнических сооружений (шлюзов). Результаты длительного срока эксплуатации (более 50 лет), допущенных при проектировании и строительстве ошибок, повышенной сейсмичности района с 6 до 7,5 баллов, старения бетонных конструкций, существующих проблем с приобретением запасных частей и оборудования, требуют принятия срочных мер по проведению их реконструкции и модернизации.

Высок уровень импорта технических средств для транспортного комплекса Казахстана, 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.

Недостаточен уровень выделяемых средств на развитие научного потенциала в транспортной отрасли - по экспертным оценкам, составляет менее 0,1 % от доходов транспорта против 2-2,5 % в других развитых странах.

Существующий уровень внедрения пятого технологического уклада (

микроэлектроника, телекоммуникация, гибкая автоматизация, комбинированное применение различных конструкционных материалов) в транспортном комплексе республики явно недостаточный. В частности, как пример, волоконно-оптические линии связи составляют порядка 30 % от общей протяженности магистральных линий связи республики, на железнодорожном транспорте соответственно 2,3 %.

Состояние инфраструктуры и основных средств транспортного комплекса требует больших инвестиций со стороны государства и частного сектора. Необходимо срочно приступить к восстановлению инфраструктуры и обновлению подвижного состава через вложение инвестиций и создание благоприятных условий для развития конкурентного рынка операторов.

Отсутствует необходимая комплексность в управлении развитием и функционированием транспортной системы, а также в координации и взаимодействии различных видов транспорта.

Потенциальный транзитный поток через территорию Казахстана наряду с проблемами инфраструктурного характера сталкивается с рядом так называемых "нефизических" барьеров, наиболее существенные из которых - необоснованные задержки и процедурные сложности при прохождении таможенного и пограничного контроля.

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

Законодательная база, определяющая правовые и организационные аспекты деятельности транспорта, в целом сформирована. Вместе с тем, в ряде отраслей отсутствуют подзаконные акты, необходимые для реализации принятых отраслевых законов. Действующие нормативно-технические стандарты не соответствуют международным стандартам и нуждаются в гармонизации. Нормы законодательства, регулирующие деятельность транспортного сектора, должны учитывать основные положения норм международного права в сфере транспорта. В целях улучшения системы нормативного правового обеспечения функционирования транспорта рассматривается вопрос о разработке и принятии Транспортного кодекса.

Текущий уровень финансирования транспорта, составляющий порядка 1,5 % от ВВП, намного ниже, чем в странах со схожими территориальными характеристиками. Активно развивающиеся страны вкладывают в транспортный комплекс до 4-7 % от В В П .

**Проблемы в развитии транспорта усиливают инфраструктурные ограничения, создают угрозу замедления социального развития и формирования единого экономического пространства. Их скорейшее разрешение становится особенно важным**

**в условиях перехода национальной экономики в фазу устойчивого и качественного роста .**

В период с 2000 по 2004 годы рост экономики Казахстана в выражении ВВП составил 42,7 %; рост производства товаров и услуг составил 41,9 % и 43,7 % соответственно. При этом объем грузовых перевозок всеми видами транспорта увеличился на 28,5 %. В результате чего, сложилась ситуация когда существующие мощности транспортной инфраструктуры сдерживают темпы роста экономики, создавая т.н. эффект "стеклянного потолка".

Перспективы экономического развития Казахстана с ожидаемым сохранением темпов роста ВВП на уровне 8,8-9,2 % в год и доведением среднегодовых темпов роста в обрабатывающей промышленности до 8-8,4 % <sup>8</sup> неизбежно повлекут повышение нагрузки на транспортную систему, особенно инфраструктуру железнодорожного и автомобильного видов транспорта, играющих ключевую роль в промышленных и экономических процессах внутри страны и в его экспортно-импортных и транзитных отношениях .

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 транспортной отрасли.

-----  
<sup>8</sup> Источник: Стратегия индустриально-инновационного развития Казахстана на 2003-2015 годы

## **2. Цель, стратегические задачи и принципы**

Целью Стратегии является опережающее развитие транспортно-коммуникационного комплекса в соответствии с перспективной экономической стратегией государства.

Миссия Стратегии - создание максимально усовершенствованной транспортной системы, способствующей эффективной реализации задач государства и минимизации транспортных издержек и позволяющей в полной мере реализовать транзитные возможности страны .

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

- Интеграция транспортной системы Казахстана в евразийскую транспортную

систему путем повышения уровня развития транспортной инфраструктуры, конкурентоспособности отечественных перевозчиков на внешнем рынке транспортных услуг, а также эффективности использования транзитного потенциала;

- Формирование единого, внутреннего замкнутого и внешне интегрированного транспортного пространства и создание современной национальной эффективной транспортной инфраструктуры на основе модифицированной модели меридианального и широтного расположения основных транспортных магистралей, связующих маршрутов и узлов по направлениям Восток-Запад и Север-Юг;

- 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 и эффективной реализации транспортного транзитного потенциала и использования современных технологий;

- Гармонизация национального транспортного законодательства с международным правом в рамках региональных и международных организаций таких как: Евразийское экономическое сообщество (ЕврАзЭС), Единое экономическое пространство (ЕЭП), 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 эффективное использование транспортной и н ф р а с т р у к т у р ы ;

- Повышение конкурентоспособности транспортной системы Казахстана за счет кластерного развития 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;

- Формирование благоприятного инвестиционного климата в транспортном секторе.

Учитывая определенные выше стратегические задачи, государственная политика в отношении развития транспортной системы Казахстана основана на следующих к л ю ч е в ы х п р и н ц и п а х :

**1) Развитие современной, развитой и эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей ускорение движения пассажиропотоков, товародвижения, снижение транспортных издержек в экономике**

Экономический рост, социальное развитие и укрепление связей между регионами Казахстана, повысит конкурентоспособность и эффективность других отраслей экономики (прежде всего, за счет снижения уровня транспортных издержек в конечной стоимости продукции), рост предпринимательской и деловой активности, непосредственно влияющей на качество жизни и уровень социальной активности населения.

## **2) Повышение конкурентоспособности транспортной системы Казахстана и реализация транзитного потенциала страны способствуют повышению конкурентоспособности экономики**

Формирование в Казахстане транспортной инфраструктуры мирового уровня и создание таким образом прочной основы для успешной интеграции Казахстана в мировую транспортную систему и превращение экспорта транспортных услуг в один из крупнейших источников доходов страны.

Повышение конкурентоспособности транспортной системы зависит от уровня развития инфраструктуры, транспортных операторов и применяемых технологий. Конкурентоспособная транспортная система способствует повышению эффективности и качества услуг для пользователей - населения и экономики. В целом это позволит снизить транспортные затраты в стоимости отечественных продукции и услуг, повысит общую конкурентоспособность экономики и ускорит ее интеграцию с мировой экономикой.

## **3) Транспортные услуги и транспортная инфраструктура должны быть доступными для населения страны в том числе для инвалидов**

Стоимость транспортных услуг должна быть соразмерна с уровнем доходов граждан Казахстана, в том числе малообеспеченных слоев населения и инвалидов. Охват транспортным сообщением должен осуществляться в такой степени, чтобы, независимо от места проживания, каждый гражданин Казахстана имел гарантированный доступ к объектам социальной инфраструктуры.

## **4) Транспорт должен быть безопасным для жизни и здоровья**

Должно быть сведено к минимуму влияние транспорта как источника повышенной техногенной и экологической опасности. Реализация комплексных мер по снижению количества и тяжести транспортных происшествий и негативного влияния транспорта на здоровье населения и окружающую среду должна стать одним из политических приоритетов развития транспортной системы.

## **5) Транспорт не должен перегружать улично-дорожную сеть**

Городское проектирование и строительство должно сопровождаться отведением мест парковок автомобилей и сооружением многоярусных стоянок как в местах массового посещения людей, так и в жилых массивах.

## **6) Транспорт должен развиваться в рамках интегрированной системы на уровне отдельных отраслей и экономики в целом**

Отдельные отрасли транспорта должны развиваться в структуре единой транспортной системы. Развитие транспорта и транспортной инфраструктуры должно быть увязано с программами перспективного размещения производительных сил и территориального развития. Развитие межрегиональных связей должно способствовать укреплению единого экономического пространства.

**7) Транспортная инфраструктура и транспортные услуги должны быть в максимальной степени самокупаемыми**

Прямые и косвенные сборы, взимаемые с пользователей транспортной инфраструктуры, включая транзитное движение, должны в максимальной степени компенсировать затраты на ее содержание и текущий ремонт, а также вносить вклад в капитальные инвестиции. Стоимость услуг транспорта должна в полной мере покрываться их пользователями, за исключением случаев, когда обеспечение минимального уровня транспортных услуг гарантируется государством.

**8) Функции государства должны быть сведены к разработке политики, регулированию и финансированию**

Прямое предоставление транспортных услуг государственными предприятиями должно быть сведено к минимуму. Должны быть завершены все структурные реформы на транспорте с передачей государственным предприятиям функций по управлению инфраструктурой. Оказание транспортных услуг и содержание инфраструктуры должны находиться в ведении частного сектора. Государством будет также поощряться привлечение частного сектора к реализации инфраструктурных проектов.

### **3. Основные направления 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;
- реформирование системы технического регулирования в сфере транспорта;
- повышение эффективности контрольно-надзорной деятельности (механизма правоприменения) на транспорте;
- повышение уровня взаимодействия центральных и местных исполнительных органов;
- 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;
  - повышение роли общественных объединений;
- реформирование системы технического регулирования в сфере транспорта.



транспортно-логистических центров, обеспечивающие технологическое взаимодействие между видами транспорта в процессе организации и осуществления перевозок пассажиров и грузов, на основе модифицированной модели меридианального и широтного расположения по направлениям Восток-Запад и Север - Юг ;

- развитие и коренное совершенствование в крупных городах Казахстана систем городского общественного пассажирского транспорта на уровне современных требований. В городах Астане и Алматы создание систем скоростного рельсового электротранспорта с организацией на участках особо напряженных пассажиропотоков отдельно выделенных полос его движения.

#### **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 сборов с пользователей;
- одним из обязательных условий строительства и функционирования объектов инфраструктуры должно быть обеспечение санитарно-эпидемиологического благополучия населения и 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 ( И С О ) ;
- 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. Это отражается на степени доступности и состоянии объектов инфраструктуры, содержание которых финансируется из местных бюджетов, а также на организации социально-значимых перевозок пассажиров.

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:**

- в основе планирования развития транспортной инфраструктуры должны лежать программы социально-экономического, промышленного, территориального и кластерного развития **К а з а х с т а н а** ;
- определение потребности в инвестициях на развитие и модернизацию транспортной инфраструктуры должно производиться с учетом перспективных планов и индикаторов социально-экономического развития;
- повышение уровня взаимодействия центральных и местных исполнительных органов;
- координация разработки и реализации республиканских и региональных программ развития отдельных видов транспорта.

Учитывая обслуживающую роль транспортной системы в экономических и социальных процессах, реализация данной политики направлена на решение задач по обеспечению потребностей населения и производительных сил в транспортных услугах, равномерной загрузки и рационального использования транспортной сети.

**3.5. Повышение безопасности на транспорте**

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;
- повышение эффективности контроля за соблюдением участниками дорожного движения установленных правил безопасности дорожного **д в и ж е н и я** ;
- создание единой системы подготовки кадров, подтверждения соответствия 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 технико-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**

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.

Предпосылками для развития и эффективного использования транзитного потенциала Казахстана являются зарождение новых грузопотоков между Китаем и Европой, чему способствуют:

реализуемая Единая транспортная стратегия в Китае "Большой скачок" и Программа ускоренного развития западных провинций КНР "Go West" (Идти на Запад), предусматривающие осуществление крупных транспортных инфраструктурных проектов, в числе которых строительство новых железнодорожных линий к

создаваемой зоне свободной торговли Хоргос на казахстанско-китайской границе (в частности Цзиньхе - Хоргос, с объемом перевозок в первые годы эксплуатации свыше 6 млн. тонн в год), а также 5 стратегических автомобильных дорог "Восток-Запад" (в т.ч. Ляньюньгань - Хоргос, Шанхай - Хэфэй - Сиань - Хоргос), что позволяет прогнозировать перспективное увеличение транзитного грузопотока из Китая через территорию

Казахстана;

перспективы развития транспортного коридора "N.E.W.-corridor" в направлении в США - КНР, берущего начало из Бостона и проходящего по маршруту Северного коридора Трансазиатской железнодорожной магистрали (Достык-Петропавловск), территориям России, Финляндии, Швеции, Норвегии, и далее с норвежского порта Нарвик по морскому пути до порта Бостон в северо-восточной части США, являющегося альтернативным южному морскому коридору через Суэцкий канал; реализация новой автотранспортной инициативы "NELTI".

В свете существующей конкуренции со стороны альтернативных маршрутов, в частности Транссибирской магистрали, одним из привлекательных маршрутов транспортировки грузов может являться трансокеанский путь из восточных портов Китая с использованием портов Бандар-Аббас - Бандар-Анзали - Актау в рамках коридора

Север - Юг.

Кроме того, устойчивое коммерческое положение, занятое ОАЭ по транзиту различных товаров с мировых рынков в Центрально-Азиатский регион и Россию создает условия для развития маршрута транспортировки грузов через морской порт Актау.

При этом следует отметить наличие ряда факторов, способствующих частичной переориентации грузопотоков из восточного Китая на данный маршрут, в частности:

наличие во всех портах следования (Дубай - Бандар-Аббас - Бандар-Анзали - Актау) режима свободных экономических зон (СЭЗ), способствующих значительной минимизации существующих издержек;

успешный опыт последних лет в использовании маршрута Бандар-Аббас - Бандар-Анзали - Актау по устойчивой перевозке электробытовой техники, товаров народного потребления, колесной техники, грузов в контейнерах;

заинтересованность в доставке различных грузов ряда крупнейших компаний Китая, осуществляющих разработку нефтяных месторождений западного Казахстана.

Организация устойчивой деятельности на данном маршруте будет способствовать развитию портовых инфраструктур и судоходства на Каспии, а также даст толчок активизации железнодорожно-паромного и существующего автопаромного (PO-PO) сообщения. Вместе с тем фактическое создание альтернативного конкурентного маршрута для переориентации грузов, следующих через Транссиб, способно на начальном этапе обеспечить ежегодный грузопоток порядка 100 тыс. тонн и свыше 10 тыс. стандартных контейнеров.

Учитывая дальнейший рост транзита через территорию Республики Казахстан необходимо комплексное развитие транзитных коридоров, обеспечивающее сквозной тариф, скорость доставки, сохранность грузов, информационную обеспеченность и отсутствие административных барьеров со стороны пограничных и таможенных служб препятствующих 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, включая восстановление существующих и строительство новых элементов транспортной инфраструктуры;
- повышение конкурентоспособности транзитных транспортных коридоров посредством доведения их технического и сервисного уровня до мировых стандартов, включая развитие объектов придорожного сервиса;
- 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 местонахождении грузов;
- заключение региональных двусторонних международных договоров, исключающих двойное страхование;
- создание благоприятных условий для привлечения отечественных и иностранных инвестиций в развитие инфраструктуры;
- создание региональных транспортно-логистических центров и терминальных комплексов в транспортных узлах регионов Казахстана для более качественного обслуживания международных и транзитных перевозок;
- 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 органов транспортного контроля и 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 планированию 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  
т р а н с п о р т а ;
- повышение профессионального уровня государственных служащих и  
р а б о т н и к о в т р а н с п о р т а ;
- развитие системы высшего, среднетехнического и  
профессионального образования;
- создание совместных образовательных программ на базе существующих национальных профильных высших учебных заведений с ведущими зарубежными вузами. В частности, с внедрением стандартов JAR в Республике Казахстан необходимо создание совместных обучающих программ с ведущими европейскими академиями гражданской авиации, с развитием национального морского и речного флота - обучение казахстанских специалистов в специализированных учебных заведениях стран СНГ и дальнего зарубежья.

#### **4. Особенности реализации 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 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 предельного уровня тарифов на перевозку пассажиров по социально значимым сообщениям (межобластные, межрайонные и междугородние) должно предусматривать механизм компенсации перевозчиками убытков, связанных с организацией таких перевозок в виде субсидий из государственного бюджета (республиканского или местного), предусматриваемых в соответствии с бюджетным законодательством Республики Казахстан.

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. Формирование и развитие транспортной инфраструктуры**

Развитие инфраструктуры железнодорожного транспорта будет направлено на приведение существующей сети железных дорог в соответствие с мировыми стандартами безопасности и скорости движения наряду с оптимизацией сети посредством строительства новых участков, исходя из географических потребностей населения, экономики и промышленности Казахстана.

В приоритетном порядке должен быть повышен уровень технического состояния магистральной сети на международных транзитных коридорах и основных внутриреспубликанских маршрутах, включая реабилитацию, повышение пропускной способности и электрификацию грузонапряженных участков.

Должно быть проведено поэтапное обновление основных фондов объектов инфраструктуры и их приведение в соответствие с международными стандартами железнодорожного транспорта.

Приоритетное региональное развитие железнодорожной транспортной сети будет проводиться на направлениях Север-Юг (Россия - Центральная Азия) и Восток-Запад (Юго-Восточная Азия - Китай - Европа).

В период реализации Стратегии будут рассмотрены и, при наличии экономического обоснования, реализованы следующие инфраструктурные проекты по строительству новых железнодорожных линий:

участок Бейнеу - ст. Шалкар, протяженность маршрута следования поездов в сообщении с западным регионом и азиатскими странами через морской порт Актау в среднем на 530 км;

участок Хоргос - Сарыозек, который значительно сокращает дальность железнодорожных перевозок от порта Актау до Китая по сравнению с существующим маршрутом, а с реализацией проекта строительства железнодорожной линии Шалкар - Бейнеу протяженности маршрута Цзинхэ - Актау сокращается с нынешних 3920 км до 3222 км.

участок Жеказган - ст. Саксаульская, который обеспечит более короткий выход из центральных областей Казахстана в порт Актау и окажет содействие при освоении угольных, нефтегазовых, меднорудных, железорудных и других месторождений в прилегающем регионе;

участок ст. Шар - Усть-Каменогорск, который сократит дальность перевозок по сравнению с существующим маршрутом через станцию Локоть более чем на 300 км без необходимости проезда по территории России;

участок Аркалык - Шалкар, который повысит рентабельность существующей тупиковой линии Есиль - Аркалык, превратив тем самым ее в звено транзитной магистрали;

участок Аркалык - Шубарколь, который сформирует транспортную инфраструктуру центрального и северного регионов Казахстана и позволит сократить расстояние перевозок от Шубаркольского угольного месторождения и примыкающих к нему рудных месторождений в северном и экспортном направлении на 700 км по сравнению с существующим маршрутом.

Для более эффективной транспортировки казахстанских грузов к Каспийскому морю и снятия чрезмерной нагрузки с Актауского морского порта будет реализовано строительство новых железных дорог Мангышлак - Баутино и Ералиево - Курык.

Для дальнейшей модернизации железных дорог будут проведены мероприятия по электрификации грузонапряженных железнодорожных участков Макат - Кандагач, Алматы - Актогай, Костанай - Железородная и Хромтау - Алтынсарин.

Формирование национальной замкнутой сети железных дорог, позволяющей оптимизировать перевозку грузов по кратчайшим маршрутам между регионами и ускорить доставку экспортируемых товаров за пределы Республики Казахстан, путем строительства новых железнодорожных линий, позволит избежать излишние перепробеги грузовых поездов и способствует снижению доли транспортной составляющей в конечной цене продукции.

При реализации инфраструктурных проектов железнодорожного транспорта, ввиду их высокой капиталоемкости, будет широко применяться форма государственно-частного партнерства. Для привлечения частной инициативы в строительстве новых инфраструктурных объектов будет применяться схема BOT (строительство-эксплуатация-передача), с передачей построенного объекта в концессию.

#### **4.1.3. Реализация транзитного потенциала**

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

Комплексное повышение привлекательности железнодорожных коридоров для транзитного движения должно включать повышение качества инфраструктуры, совершенствование тарифной политики и устранение "нефизических" барьеров административного характера. Совершенствование услуг должно происходить по таким критериям, как точность, надежность и скорость транспортировки. Необходимо создание системы обеспечения безопасности и универсальности движения.

Особое значение в обеспечении международных перевозок по Трансазиатской железнодорожной магистрали занимает развитие станции Достык на казахстанско-китайской границе.

В целях развития и эффективного использования транзитного потенциала Республики Казахстан, а также координации усилий государства, транспортных организаций и товаропроизводителей в формировании эффективных схем продвижения продукции и услуг на рынки сбыта в рамках реализации транспортно-логистического кластера будут организованы региональные транспортно-логистические центры национального уровня в городах Астана, Алматы, Актау, а также на станции Достык и других промышленно развитых регионах Казахстана.

В целях устойчивого роста перевозок железнодорожным транспортом через международный пограничный пункт перехода Достык-Алашанькоу необходима реализация дальнейших мероприятий, позволяющих максимально увеличить пропускную способность международного пограничного пункта перехода Достык-Алашанькоу, включая расширение с китайской стороны терминальной емкости



комбинированных) перевозок и улучшения качества обслуживания;  
- совершенствование системы подготовки и переподготовки кадров отрасли железнодорожного транспорта.

#### **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. Формирование и развитие транспортной инфраструктуры**

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.

Восстановление и развитие сети международных транспортных коридоров, дорог республиканского, областного и районного значения необходимо производить в приоритетном порядке на направлениях, определенных программами территориального развития государства и обеспечивающих целостность его экономического пространства, а также для связи между регионами и административно-территориальными единицами.

Основными задачами развития дорожной инфраструктуры являются:  
завершение реконструкции шести основных международных транзитных коридоров

:

1. Ташкент - Шымкент - Тараз - Алматы - Хоргос.
2. Шымкент - Кызылорда - Актюбинск - Уральск - Самара.
3. Алматы - Караганда - Астана - Петропавловск.
4. Астрахань - Атырау - Актау - граница Туркменистана.
5. Омск - Павлодар - Семипалатинск - Майкапчагай.
6. Астана - Костанай - Челябинск - Екатеринбург;

поэтапное приведение транспортно-эксплуатационного состояния автомобильных дорог общего пользования международного, республиканского, областного и районного значения и инженерных сооружений на них в соответствие с требованиями нормативно-технических документов, с учетом перспективного роста интенсивности движения и осевых нагрузок, включая выполнение капитального и среднего ремонта, перевод отдельных участков на повышенные технические категории (реконструкцию), устранение "узких мест" и опасных участков;

обеспечение содержания (эксплуатации) сети дорог общего пользования международного, республиканского областного и районного значения на уровне, гарантирующем соответствие состояния таких дорог их целевому назначению и

обеспечивающем безопасный круглогодичный проезд любых автотранспортных средств, разрешенных к эксплуатации;

развитие придорожной инфраструктуры и их приведение в соответствие с международными требованиями;

строительство новых участков автомобильных дорог и инженерных сооружений для оптимизации сети дорог общего пользования, решения проблем межрегионального и межобластного автомобильного сообщения;

строительство и реконструкция подъездных и обходных (объездных) дорог вокруг крупных населенных пунктов с целью снижения негативного воздействия автомобильного транспорта;

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 развитие и техническое перевооружение предприятий дорожной отрасли, внедрение современных систем планирования и управления текущим содержанием, внедрение современных технологий; повышение уровня подготовки и квалификации инженерно-технического и управленческого персонала;

дальнейшее совершенствование нормативно-технической базы, переход на техническое регулирование.

Основными задачами развития автодорожной инфраструктуры являются:

- первоочередные меры по реконструкции основных международных транзитных коридоров, а также международных маршруты и дороги республиканского значения;

- меры по реконструкции отдельных участков дорог общего пользования, обеспечивающих доступ к историческим, культурным и природным туристическим объектам Республики Казахстан в целях развития внутреннего и въездного туризма и кластерных инициатив.

1. Алматы-Аягуз-Георгиевка;
2. Таскелен-Бахты;
3. Чунджа-Кольжат;
4. Ушарал-Достык (выборочно);
5. Кызылорда-Жезказган-Павлодар-граница Российской Федерации (выборочно);
6. Жезказган-Петропавловск-граница Российской Федерации (выборочно);
7. Бейнеу-Акжигит-граница Узбекистана (второй этап).

В целях снижения негативного воздействия автомобильного транзитного транспорта на экологическую обстановку все города республики, расположенные на международных автотранспортных коридорах должны быть обеспечены объездными дорогами.

С целью поиска альтернативных источников финансирования автодорожной отрасли необходимо предусмотреть внедрение механизмов государственно-частного партнерства при реализации проектов строительства и реконструкции отдельных участков автомобильных дорог.

#### **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 перспективными схемами пространственного развития и расселения населения регионов страны;
- 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.

Перспективным является реализация в рамках кластера "Транспортно-логистические услуги" проекта "NELTI" по перевозке грузов по маршруту Пекин - Урумчи - Вахты - Астана - Москва - Рига - Вильнюс - Варшава - Берлин - Брюссель. Проект направлен на увеличение объема транзитного грузопотока по внутренним международным автотранспортным коридорам Казахстана до 5,2 млн. тонн в год.

#### **4.2.4. Инновационное развитие и формирование кадрового потенциала**

Важным направлением инновационного развития и применения современных технологий в сфере автомобильного транспорта является информационное обеспечение транспортных процессов, включая:

стимулирование создания и развития ассоциаций экспедиторов и перевозчиков, баз данных по операторам и оказываемым ими услугам;

создание единой информационной базы данных о направлениях и состоянии автодорог, маршрутах проезда и объезда городов, местоположения объектов придорожной инфраструктуры;

внедрение системы спутниковой навигации международных автомобильных перевозок грузов с возможностью оперативного получения информации о местонахождении груза и его состоянии.

Помимо коммерческого использования системы спутниковой навигации функциональные особенности должны позволять контролирующим органам использовать ее для осуществления контроля за соблюдением операторами законодательства Республики Казахстан при выполнении автомобильных перевозок

грузов без остановки автотранспортных средств внутри территории республики.

Ограничение и регулирование негативного влияния транспортных процессов на окружающую среду потребуют оснащения экологических органов современным оборудованием и технологиями для контроля экологических параметров транспортных средств (газоанализаторы, дымомеры, приборы для определения содержания тяжелых металлов в топливе и тому подобные).

В системе формирования кадрового потенциала отрасли автомобильного транспорта необходимо совершенствование системы подготовки и переподготовки кадров.

#### **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 в том числе инвалидов 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 движения 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 и формирование кадрового потенциала**

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 кой системы охватят:

- 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 технологий визуального дистанционного мониторинга уличного движения, включая автоматизированные системы регистрации нарушения правил дорожного движения, распознавания номерных знаков и правоприменения в городах и пригородных зонах .

Необходимо развитие альтернативных видов городского пассажирского транспорта, таких как трамвайный, троллейбусный, выделенные автобусные линии, монорельсовый транспорт и метро .

Важным является повышение квалификации и профессионального уровня работников городского пассажирского транспорта.

### **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. Формирование и развитие транспортной инфраструктуры**

Инфраструктурная политика в области гражданской авиации предусматривает: поэтапное приведение технико-эксплуатационного состояния аэропортовых комплексов в соответствие с требованиями и стандартами ИКАО, JAA, включая строительство, реконструкцию и капитальный ремонт взлетно-посадочных полос, аэродромов, терминалов, авиационных, наземных и других служб, относящихся к аэропортам;

создание сети местных аэродромов для обслуживания удаленных территорий, не имеющих альтернативного транспортного сообщения, включая строительство и восстановление грунтовых взлетно-посадочных полос и аэродромных площадок и их содержание для круглогодичного приема-отправки легких воздушных судов и вертолетов;

соблюдение политики интенсивного развития и финансового обеспечения мероприятий по созданию региональных авиакомпаний;

расширение авиапарка, развитие рынка внутренних авиасообщений и узловых аэропортов "хабов" в городах Алматы, Астаны;

количественное и качественное приведение радионавигационного комплекса в соответствие с международными требованиями для обслуживания международного (транзитного) и внутреннего воздушного движения без ограничений, включая перспективное расширение для обслуживания всех направлений в межобластном и

сельском сообщении без ограничений.

В приоритетном порядке будут проведены реконструкция и обновление наземной инфраструктуры следующих аэропортов:

в 2006-2010 годах: Актобе, Шымкент, Павлодар, Алматы, Актау, Атырау, Костанай, Кызылорда, Усть-Каменогорск и Жезказган. Кроме того, предусматривается развитие воздушных сообщений между областными центрами с местами исторического значения для развития туризма (Туркестан), а также имеющими санаторно-курортную инфраструктуру (Боровое, Алаколь, Баянауыл, Балхаш).

в 2011-2015 годах: Семей, Уральск, Петропавловск, Балхаш, Кокшетау, Тараз и Т а л д ы к о р г а н .

в связи с увеличивающимся пассажиропотоком будут проведены, с учетом экономической целесообразности, мероприятия по увеличению пропускной способности узловых аэропортов-"хабов", в первую очередь расширение аэровокзальных комплексов в аэропортах Астана, Алматы и Атырау.

На первоначальном этапе (2006-2008 гг.) в условиях меняющегося спроса на авиационные перевозки парк воздушных судов будет обновляться на основе операционного лизинга. Планируется приобретение среднемагистральных воздушных судов типа Боинг-737-800/Аэробус-320 и АН-140-100/АН-148, а начиная с 2010 года - воздушных судов 1-2 класса нового поколения.

В целях дальнейшего освоения казахстанского сектора Каспийского моря ориентировочно планируется приобрести в 2006-2010 годах - 1 легкий, 8 средних и 2 тяжелых вертолетов, в 2011-2015 годах - 2 легких, 9 средних и 4 тяжелых вертолетов. Данные типы вертолетов в основном будут задействованы для полетов на морские буровые установки. Дополнительное количество вертолетов будет зависеть от потребности в них .

Для повышения доступности к туристским объектам и национальным достопримечательностям республики планируется приобретение вертолетов типа "Robinson" и "Eurocopter", а также гидросамолетов для осуществления посадок на водную поверхность .

Ориентиром развития аэронавигационной системы будет являться подготовка аэронавигационного комплекса к внедрению перспективной системы связи, навигации, наблюдения/организации воздушного движения (CNS/ATM) ИКАО, предполагающей использование элементов спутниковой навигации космического базирования. Решение данной задачи потребует:

Создания из подсистем действующей аэронавигационной системы единого комплекса, являющегося прототипом CNS/ATM и основой для ее внедрения; разработки механизма внедрения CNS/ATM и активизации сотрудничества с сопредельными странами в сфере построения единой технической архитектуры национальных аэронавигационных систем.

#### **4.4.2. 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.

#### **4.4.3. Нормативное правовое обеспечение и сертификация**

Существующая нормативная правовая 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 и стандартами европейской авиационной администрации JAA.

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.

#### **4.4.4. 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.

#### **4.4.5. 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.

#### **4.4.6. 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;
- реализация транзитного потенциала авиаперевозок на маршруте

- Китай-Европа, Индия-Европа на основе использования современных воздушных судов и организации удобной стыковки маршрутов в европейские страны через узловые аэропорты Казахстана;
- модернизация инфраструктуры и обслуживания в ключевых аэропортах, включая расширение возможностей по приему тяжелых воздушных судов;
  - 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.

#### **4.4.7. Инновационное развитие и формирование кадрового потенциала**

Развитие и применение современных технологий на воздушном транспорте будет в основном происходить в сфере аэронавигационного обслуживания воздушных судов, а также приема и обработки грузов и обслуживания пассажиров в аэропортах.

В краткосрочной перспективе должно быть завершено развитие автоматизированной системы управления воздушным движением (АСУВД) с созданием главного и региональных центров управления воздушным движением.

Для удовлетворения растущих требований к подготовке специалистов аэронавигационного комплекса должны быть разработаны программные меры, предусматривающие:

- повышение квалификации действующего диспетчерского состава с использованием современных компьютерных технологий и тренажеров;
- создание регионального центра повышения квалификации в одном из городов Казахстана, сертифицированного по международным стандартам, для подготовки диспетчерского и инженерно-технического состава аэронавигационных служб Казахстана и стран Центральной Азии;
- интенсивное обучение английскому языку диспетчерского и инженерно-технического персонала, задействованного в эксплуатации оборудования и техники зарубежного производства.

Расширение освоения и обновления авиационной техники парками воздушных судов западного производства потребует реализации следующих мер:

- разработка программы первоначальной подготовки и переподготовки инженерно-технического и летного состава в сфере эксплуатации воздушных судов западного производства на базе учебных заведений гражданской авиации;
- переподготовка и повышение квалификации профессорско-преподавательского состава по мере освоения новых типов авиационной техники;
- создание условий для технического оснащения учебных заведений по новым программам первоначальной подготовки летного и инженерно-технического состава.

#### **4.5. На водном транспорте**

##### **4.5.1. Формирование и развитие транспортной инфраструктуры**

Приоритетными направлениями инфраструктурной политики в сфере водного транспорта являются развитие морских портов, морского торгового флота и обеспечение содержания внутренних водных путей в судоходном состоянии, включая:

ежегодное проведение ремонтных работ на Урало-Каспийском канале для поддержания его эксплуатационных характеристик;

формирование национального торгового флота путем строительства и приобретения танкерного, сухогрузного и вспомогательного флотов;

ежегодное обновление и модернизацию государственного речного технического флота с оптимизацией его численности и доведением состояния до уровня, необходимого для выполнения работ по содержанию внутренних водных путей  
К а з а х с т а н а .

В 2006-2010 проведение:

- расширения производственных и перевалочных мощностей морских портов до уровня, обеспечивающего прогнозируемый рост перевалки грузов, с учетом реализации Государственной программы освоения казахстанского сектора Каспийского моря и других программ развития нефтеносных регионов  
К а з а х с т а н а ;
- дальнейшее оснащение торгового флота современными судами и освоение новых видов деятельности, включая паромные и контейнерные перевозки;
- реконструкции устьевое порта Атырау с доведением его производственных и перевалочных мощностей до уровня, соответствующего перспективному грузопотоку через порт с учетом регионального развития;

- реконструкции и модернизации 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.

В 2011-2015 годы принимая во внимание увеличение судов, оперирующих в казахстанском секторе Каспийского моря, а также в Иртышском бассейне будут построены новые судостроительные базы и реконструированы судоремонтные заводы с учетом прогнозируемого спроса на судостроение и судоремонт.

В целях дальнейшего развития внутреннего водного транспорта планируется открытие новых судоходных маршрутов с учетом увеличения грузо-пассажироперевозок, в том числе с трансграничными государствами.

В тоже время будет разработана и поэтапно внедрена модель управления портами, при котором коммерческие функции будут переданы стивидорским компаниям, а за портовой администрацией останутся контрольно-регулятивные функции.

При осуществлении государственно-частного партнерства необходимо, чтобы оно было прозрачным и соответствовало государственным интересам. Проекты, требующие частичного государственного финансирования, не будут разрабатываться на условиях бессрочной частной собственности. Частным компаниям будет предоставляться долгосрочная концессия при условии предоставления другим компаниям доступа к инфраструктуре на недискриминационной основе.

Финансирование инфраструктуры морских портов должно проводиться на коммерческой основе с возмещением затрат за счет сборов с пользователей.

#### **4.5.2. Использование транзитного потенциала**

Для развития конкурентоспособности водных транзитных маршрутов через Казахстан необходимо принятие соответствующих мер для предотвращения появления физических и административных барьеров, препятствующих использованию транзитного потенциала и развитию мультимодальных перевозок.

Тарифы на транзитном направлении должны быть конкурентоспособными с тарифами на других маршрутах при условии полного возмещения затрат на обработку грузопотока.

Таможенные и иммиграционные процедуры на пограничных пунктах должны быть упрощены посредством сокращения общего объема и принятия стандартной документации, внедрения систем электронной обработки данных и круглосуточного графика работы.

В качестве перспективных транзитных направлений внутреннего водного транспорта рассматриваются:

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

- включение речного транспорта прикаспийских регионов Казахстана в работу международного транзитного маршрута Север-Юг.

#### **4.5.3. Инновационное развитие и формирование кадрового потенциала**

По мере роста экономики средняя стоимость товаров, перевозимых по воде, будет увеличиваться в связи с ростом контейнеризации и использования автомобильных паромов. Более глубокая переработка сырья ближе к источнику повысит стоимость единицы экспортной продукции и вызовет потребность в более сложных портовых услугах и услугах по перевозке.

Учебные заведения для подготовки и переподготовки специалистов водного транспорта требуют расширения и модернизации курсов. Ввиду недостатка в секторе соответствующего персонала работа в этом направлении должна проводиться в сотрудничестве с российскими морскими училищами, а также учебными заведениями, созданными предприятиями нефтегазовой промышленности.

В перспективе требуется создание регионального учебного центра в каспийском регионе для плавсостава и соответствующего персонала. Следует предпринимать все возможные усилия для того, чтобы он был создан в Казахстане.

Необходимо расширение программы обучения для плавсостава, персонала портов и персонала, занятого в строительстве и ремонте морского оборудования. В рамках этой программы должны рассматриваться риски, связанные с эксплуатацией водного транспорта, и важность соблюдения правил по охране здоровья и технике безопасности, которые должны быть основаны на лучшей международной практике.

### **5. Этапы и механизмы реализации Стратегии**

Реализация Стратегии будет осуществляться в два этапа:

#### **I этап - 2006-2010 годы**

Характеристика; Привлечение инвестиций в транспортный сектор. Государство активно вкладывает ресурсы в транспортный комплекс. Подготовка нормативной правовой базы, завершение реформирования транспортных отраслей и создание стимулирующего климата, внедрение международных стандартов и интеграция в международную транспортную среду.

#### **II этап - 2011-2015 годы**

Характеристика: Государство активно поддерживает отечественных субъектов 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. 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 - 2006-2010 годы

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 , Ш О 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.

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 транспортно-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 контейнерных 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 соответствие 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 <sup>9</sup> ;

<sup>9</sup> 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 соответствие с действующими нормативами и техническими требованиями для обеспечения безопасного и комфортного проезда, снижение вредных выбросов, включая 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;
- 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;
- осуществление комплекса мер, направленных на профилактику и предупреждение дорожно-транспортных происшествий, снижение тяжести их последствий;
- 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, Костанай, 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 и JAR в том числе в сфере метеорологического обеспечения безопасности полетов;
  - 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);
- совершенствование системы подготовки и переподготовки кадров.

#### **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, исключаящего возникновение транспортных происшествий и задержек речных судов в ходе **н а в и г а ц и и** ;
- стимулирование восстановления и развития судостроительных и **судоремонтных предприятий** ;
- создание условий для открытия по реке Иртыш транзитного маршрута **Китай - Казахстан - Россия** ;
- включение речного транспорта Прикаспийских регионов Казахстана в работу международного транзитного маршрута **С е в е р - Ю г** ;
- создание структуры, обеспечивающей техническую безопасность на внутреннем 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 регионов Казахстана;
- создание транспортно-логистического центра на базе морского **п о р т а А к т а у** ;
- создание Системы управления движением судов в Тупкараганском **з а л и в е 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 **с у д о в , к у р с и р у ю щ и х п о К а с п и ю** ;
- создание морского учебно-тренажерного центра для организации подготовки в Республике Казахстан квалифицированных кадров в соответствии с требованиями Конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты от 7 июля 1978 г.

#### **5.2. II этап - 2011-2015 годы**

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 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.

К концу реализации второго этапа 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.

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.

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

### **5.2.1. В сфере железнодорожного транспорта:**

- приведение технического состояния всей магистральной железнодорожной сети, и объектов отрасли в соответствии с международными стандартами;
- развитие вагоностроения и локомотивостроения, производство контейнеров и материалов верхнего строения пути;
- создание производств по ремонту специального подвижного состава;
- масштабное обновление подвижного состава за счет отечественных локомотивов - и вагоностроения;
- реализация программы строительства новых железнодорожных линий;
- курсирование регулярных ускоренных контейнерных поездов по международным транспортным коридорам;
- создание современных высокотехнологичных транспортно-логистических центров во всех крупных городах и узловых станциях;
- развитие современного скоростного пассажирского сообщения;
- существенное увеличение доли транзита в объеме грузовых перевозок;
- интеграция отечественных транспортных операторов в мировой транспортный рынок;
- рост внешнеэкономической составляющей в деятельности отечественных транспортных операторов.

### **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;
- завершение реконструкции автомобильных дорог общего пользования международного значения 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 транзитных коридоров с доведением параметров отдельных участков до первой технической категории;
- достижение реальной паритетности при выполнении международных автомобильных перевозок;
- 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;
- 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.

### **5.2.3. В сфере воздушного транспорта:**

- создание профильных заводов по ремонту и восстановлению авиатехники и производству запасных частей;
- создание малой авиации по обслуживанию потребности нефтедобычи и трубопроводного транспорта;
- 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 Республики Казахстан. Нормативная правовая база должна полностью соответствовать передовым международным стандартам и требованиям;
  - завершение обновления парка воздушных судов авиационных компаний Казахстана, соответствие всем международным требованиям, предъявляемым для безопасной их эксплуатации, включая экологические требования;
  - завершение реконструкции производственных фондов аэропортов областного значения. Активно развивается сеть аэродромов и вертодромов воздушных местных линий;
  - 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 ИКАО<sup>10</sup>.

<sup>10</sup> См. постановление Правительства Республики Казахстан от 17 июля 2003 года N 712 "Об утверждении Основных правил полетов в воздушном пространстве Республики К а з а х с т а н "

- 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 методов спутниковой навигации;
- полная либерализация системы государственного регулирования рынка гражданской авиации, формирование условия для создания нескольких национальных операторов воздушных перевозок, выполняющих региональные внутренние и международные полеты. Меры государственного регулирования остаются в части установления технических требований и стандартов, регулирующих деятельность гражданской авиации;
- 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.

#### **5.2.4. В сфере внутреннего водного транспорта:**

- поддержание глубин и других технических параметров судоходных водных путей Казахстана до уровня, позволяющего осуществлять сквозное пассажирское и грузовое судоходство судами разрешенных классов;
  - развитие существующих и строительство новых речных портов с учетом перспектив регионального развития;
  - 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;
- формирование сервисных и ремонтных предприятий.

#### **5.2.5. В сфере морского транспорта:**

- завершение работ по расширению и модернизации производственных мощностей морских портов;
- 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;
- развитие казахстанского морского торгового флота;
- создание региональной системы управления движением судов;
- создание условий для развития собственных сервисных и ремонтных предприятий.

В конце каждого этапа Стратегии должен проводиться полный анализ результатов реализованных программ развития, определяться недостатки и формулироваться предложения по корректировке политического и социально-экономического курса Стратегии.

### **5.3. Механизмы реализации**

Реализации Стратегии будет осуществляться через разработку и реализацию отраслевых программ развития по каждому виду транспорта и региональных программ развития городского пассажирского транспорта в соответствии с принципами и

направлениями Стратегии. Таким образом, будет достигаться единство подходов и комплексность в развитии транспортной системы.

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

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

Отчеты о реализации Стратегии, подготовленные с учетом описанных критериев, должны ежегодно представляться в Правительство уполномоченным государственным органом, ответственным за реализацию Стратегии. Они должны включать анализ достижения цели и задач Стратегии и при необходимости предложения по корректировке стратегических направлений по итогам каждого этапа реализации.

## **6. Необходимые источники финансирования**

### **6.1. Основные принципы**

С учетом дальнейшего разгосударствления и либерализации рынка транспортных услуг содействие государства в реализации частной инициативы по развитию производств, обновлению и модернизации подвижного состава и объектов инфраструктуры, находящихся в частной собственности будет заключаться в создании благоприятных экономических условий включая проведение гибкой нормативно-технической и фискальной политики. Поскольку практически все транспортные услуги будут оказываться частными предприятиями, эти предприятия 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 Республики Казахстан на 2004-2006

г о д ы 1 1

---

<sup>11</sup> Утверждена 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. Терминалы будут постепенно передаваться в собственность частному сектору.

Система воздушной навигации будет в максимальной степени самокупаемой за счет навигационных сборов аэропортов и маршрутных навигационных сборов. Авиационные терминалы будут находиться в сфере ответственности аэропортов и финансироваться за счет аэропортовых сборов. Главные аэропорты войдут 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 основном 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 портовых сборов и договоров с судовладельцами и со стивидорскими компаниями.

Порты на внутренних судоходных путях являются сферой ответственности частного сектора. Природоохранные мероприятия в системе внутренних судоходных путей покрываются за счет бюджетных средств выделяемых на их содержание в рамках Программы «обеспечение водных путей в судоходном состоянии и содержании шлюзов. 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 п о л ь з о в а н и я .

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.

Автомобильные дороги имеют особое значение для эффективного функционирования конкурентоспособной казахстанской экономики, которую необходимо привести в соответствие с требованиями современных стандартов.

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.

Учитывая, что модернизация и развитие транспортной инфраструктуры в целом являются капиталоемкими процессами, необходимо более активное внедрение системы долевого участия в них заинтересованных сторон на базе создания акционерного общества или консорциума по выполнению тех или иных проектов в области строительства и модернизации транспортной инфраструктуры. В качестве заинтересованных сторон могут выступать государство (земля, льготные условия строительства и дальнейшей эксплуатации), транспортная отрасль (часть финансовых

средств, проектирование, техническая поддержка, специалисты), частный капитал (основное финансирование) и международные финансовые организации (основное финансирование).

## **6.2. Источники финансирования**

Наряду с государственным финансированием объектов транспортной инфраструктуры предусматривается привлечение институтов развития (Банк развития Казахстана, Инвестиционный фонд), других отечественных и международных финансовых организаций (ЕБРР, АБР, Всемирный банк, ИБР и другие). Создание благоприятного климата для развития частного бизнеса будет осуществляться путем предоставления льгот и преференций, стимулирующих обновление основных средств. Финансирование реализации программ будет осуществляться за счет государственного бюджета и активного использования механизма государственно-частного партнерства.

Ориентировочная инвестиционная потребность транспортного комплекса на период реализации Стратегии составит порядка 3,4 трлн. тенге в ценах 2005 года. В основе приблизительной оценки инвестиционной потребности лежат потребности восстановления, реконструкции и строительства различных элементов транспортной инфраструктуры, обновления подвижного состава. Более точная оценка необходимых человеческих, финансовых и материально-производственных ресурсов для реализации Стратегии будет проводиться при разработке и утверждении отраслевых программ развития по видам транспорта, в том числе при формировании республиканского бюджета на соответствующий год.

## **7. Ожидаемые результаты**

Реализация Стратегии будет иметь общий положительный 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<sup>12</sup> и разрабатываемая Стратегия территориального развития Республики Казахстан до 2015 года.

---

<sup>12</sup> Утверждена Указом Президента Республики Казахстан от 10 июля 2003 года N 1149

---

Вся транспортная система перейдет на качественно новый уровень функционирования. Будет сформирована оптимальная транспортная сеть без разрывов и узких мест» и достигнут максимальный уровень обеспечения потребностей экономики и населения в транспортных услугах надежным и безопасным транспортом.

Казахстанский транспортный комплекс будет органично интегрирован с мировой транспортной системой. Транспортная инфраструктура, нормативная база и система контроля в сфере экологии будут в максимальной степени приближены к

международным стандартам. Будет значительно снижено негативное влияние транспорта на окружающую среду. Станут активно применяться высококачественные виды топлива, внедряться ресурсосберегающие и экологичные дружественные технологии.

За счет создания благоприятного инвестиционного климата будут обновлены все долгосрочные активы транспортного комплекса, внедрены прогрессивные технологии организации труда и производственный процесс, созданы профильные отечественные производства. Повышение конкурентоспособности национальной транспортной системы позволит сфокусировать внешнеэкономические и торговые интересы соседних государств на ее использовании.

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.

Повысится доступность услуг транспорта для населения Казахстана, независимо от района проживания и времени года. Значительно повысится комфортность и качество сервиса на пассажирских перевозках. Стремясь к полному покрытию издержек операторов за счет потребителей транспортных услуг, государство продолжит субсидирование нерентабельных перевозок пассажиров и предоставление льгот по оплате за проезд отдельным категориям граждан.

Государство сократит свое участие на рынке транспортных услуг в качестве предпринимателя и сконцентрирует свои функции на осуществлении 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.

Транспортная инфраструктура будет в максимальной степени содержаться за счет дохода, формируемого от сборов с ее пользователей и реализации сопутствующих услуг. Это позволит аккумулировать финансовые ресурсы для ее дальнейшего устойчивого развития и поддержания на высоком техническом и технологическом уровне.

Реализация Стратегии позволит достичь к 2015 году следующих результатов:

- пассажирооборот вырастет в 1,5 раза (в 2005 году он составил 107,6 млрд. пкм), грузооборот увеличится в два раза (в 2005 году - 223,8 млрд. там);
- снижение транспортной составляющей в стоимости конечной продукции до 6,9 %;
- снижение транспортных расходов пользователей автомобильных дорог за счет уменьшения себестоимости автомобильных перевозок;
- снижение транспортных происшествий более чем в два раза;
- показатель числа погибших на 1000 автотранспортных средств снизится в три раза (в 2005 году в Казахстане он составил 1,9; в развитых странах - порядка 0,3);
- повышение обеспеченности населенных пунктов республики регулярным транспортным сообщением (более чем на 1,1 тыс. ед. увеличится численность сельских населенных пунктов, с которыми будет обеспечено постоянное круглогодичное транспортное сообщение);
- подвижность населения железнодорожным и автомобильным транспортом вырастет в 1,5 раза, воздушным транспортом - в 6 раз;
- скорость грузового сообщения возрастет на 15-20 %, а в основных международных транспортных коридорах - на 20-30 %;
- повышение конкурентоспособности отечественных перевозчиков и транспортных коридоров страны;
- создание дополнительных рабочих мест в системе транспорта и смежных с транспортной отраслью областях;
- увеличение объемов транзита через территорию Казахстана: с 8,4 млн. тонн грузов в 2004 году до 32,2 млн. тонн грузов; с 82,5 млн. самолето-километров в 2004 году до 190,0 млн. самолето-километров;
- повышение дохода от транзитного движения более чем в три раза - с 41,4 млрд. тенге в 2004 году до 136,3 млрд. тенге;
- доля транспорта в ВВП (без личных автомобилей) составит 7,9 %;
- доля транспорта в загрязнении окружающей среды снизится в 2,5 раза;
- с учетом реализации Стратегии индустриально-инновационного развития и перспектив территориального развития - снижение грузоемкости экономики до 5 т-км/долл.

В В П .

Реализация Стратегии, координация на основе ее положений действий всех ветвей и

уровней власти, бизнеса, различных слоев общества обеспечит наиболее эффективное использование возможностей транспорта в интересах социально-экономического развития Республики Казахстан.

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