



Об утверждении Программы по развитию транспортной инфраструктуры в Республике Казахстан на 2010 - 2014 годы

Утративший силу

Постановление Правительства Республики Казахстан от 30 сентября 2010 года № 1006. Утратило силу постановлением Правительства Республики Казахстан от 14 июня 2014 года № 658

Сноска. Утратило силу постановлением Правительства РК от 14.06.2014 № 658.

В целях реализации постановления Правительства Республики Казахстан от 14 апреля 2010 года № 302 "Об утверждении Плана мероприятий Правительства Республики Казахстан по реализации Государственной программы по форсированному индустриально-инновационному развитию Республики Казахстан на 2010 - 2014 годы» Правительство Республики Казахстан

П О С Т А Н О В Л Я Е Т :

1. Утвердить прилагаемую Программу по развитию транспортной инфраструктуры в Республике Казахстан на 2010 - 2014 годы (далее - Программа)
2. Признать утратившими силу некоторые решения Правительства Республики Казахстан согласно приложению к настоящему постановлению.
3. Контроль за исполнением настоящего постановления возложить на Первого заместителя Премьер-Министра Республики Казахстан Шукеева У.Е.
4. Настоящее постановление вводится в действие со дня подписания.

Премьер - Министр

Республики Казахстан

К. Масимов

У т в е р ж д е н а

постановлением

Правительства

Р е с п у б л и к и К а з а х с т а н

от 30 сентября 2010 года № 1006

Программа

**по развитию транспортной инфраструктуры
в Республике Казахстан на 2010 - 2014 годы**

Астана, 2010 год

Содержание

1. П а с п о р т П р о г р а м м ы
2. В в е д е н и е
3. Анализ текущего состояния транспортной отрасли
4. Цель, задачи, целевые индикаторы и показатели результатов реализации Программы
5. Этапы реализации Программы
6. Необходимые ресурсы и источники финансирования
7. План мероприятий по реализации Программы

1. Паспорт Программы

Сноска. Раздел 1 с изменениями, внесенными постановлениями Правительства РК от 05.03.2013 № 214; от 10.02.2014 № 73.

Наименование	Программа по развитию транспортной инфраструктуры в Республике Казахстан на 2010 - 2014 годы (далее - Программа)
Основание для разработки	1) Указ Президента Республики Казахстан от 19 марта 2010 года № 958 "О Государственной программе по форсированному индустриально-инновационному развитию Республики Казахстан на 2010 - 2014 годы и признании утратившими силу некоторых указов Президента Республики Казахстан"; 2) Указ Президента Республики Казахстан от 18 июня 2009 года № 827 "О системе государственного планирования в Республике Казахстан"; 3) Указ Президента Республики Казахстан от 4 марта 2010 года № 931 "О некоторых вопросах дальнейшего функционирования Системы государственного планирования в Республике Казахстан".
Разработчик	Министерство транспорта и коммуникаций Республики Казахстан
Цель	Развитие транспортно-коммуникационного комплекса, а также транспортно-логистической системы, способных в полном объеме

удовлетворять потребности экономики и населения в транспортных и логистических услугах.

Задачи

развитие автодорожной инфраструктуры;
развитие железнодорожной инфраструктуры;
развитие инфраструктуры гражданской авиации;
развитие инфраструктуры водного транспорта;
оптимизация транспортного контроля и развитие автотранспортной сферы путем автоматизации и информатизации процессов, а также техническое регулирование в сфере автомобильного транспорта.

Сроки реализации 2010 - 2014 годы

Целевые индикаторы К 2015 году планируются:

- 1) увеличение валовой добавленной стоимости по отрасли транспорта и складирования на 38 % в реальном выражении к уровню 2008 года;
- 2) доля автомобильных дорог республиканского значения в хорошем и удовлетворительном состоянии – 83 %;
- 3) доля автомобильных дорог местной сети в хорошем и удовлетворительном состоянии – 68 %;
- 4) повышение к 2015 году скорости грузовых контейнерных поездов по международным транспортным коридорам сообщения на 15-20 %, а на участках скоростного движения пассажирских поездов – на 20-30 %;
- 5) уровень износа активов железнодорожного транспорта снизится до 61 %;
- 6) количество аэропортов, имеющих категорию ИКАО – 11 единиц;
- 7) количество международных воздушных сообщений – 94 единиц;
- 8) пропускная способность порта Актау – 16,0 млн. тонн;
- 9) доля объема перевозок нефти из портов Республики Казахстан на Каспийском море, обеспечиваемая Национальным морским торговым флотом – 83 %;
- 10) общий износ технического речного флота снижен до 69,2 %;

- 11) уровень технического состояния судоходных шлюзов повышен до 90 %;
 - 12) перевозка грузов – 3 926,6 млн. тонн;
 - 13) перевозка пассажиров – 23 588,9 млн. человек ;
 - 14) грузооборот – 476,5 млрд. т-км;
 - 15) пассажирооборот – 268,7 млрд. п-км;
 - 16) увеличение объемов перевозок грузов в транзитном направлении до 19,4 млн. тонн;
 - 17) рост объема транзитных перевозок автомобильным транспортом по территории Казахстана (по отношению к 2009 году) на 100 %;
 - 18) рост объема транзитных авиаперевозок (по отношению к 2009 году) на 8 %;
 - 19) увеличение средней скорости движения грузовых поездов по транзитным участкам железных дорог :
 - Северный коридор – 51,20 км/ч;
 - Южный коридор – 48,69 км/ч;
 - Среднеазиатский коридор – 51,67 км/ч;
 - ТРАСЕСА – 50,2 км/ч;
 - коридор Север-Юг – 50,42 км/ч;
 - 20) повышение доли казахстанского содержания в инвестиционных проектах по транспортной отрасли :
 - железнодорожная отрасль – 63 %;
 - автомобильная отрасль – 90 %;
 - гражданская авиация – 65 %
- водный транспорт – 89,1 %.

Источники и объемы финансирования Общий объем финансовых ресурсов для реализации Программы составляет – 2 691 756,5* млн. тенге, в том числе :

- 1) республиканский бюджет – 975 237,5* млн. тенге из которых бюджетные средства следующих государственных органов :
 - Министерство транспорта и коммуникаций РК (далее – МТК) – 821 561,2* млн. тенге;
 - Министерство экономики и бюджетного планирования РК (далее – МЭБП) – 142 408,0 млн. тенге;

Министерство образования и науки РК
(далее – МОН) – 205,0* млн. тенге;
Министерство обороны РК (далее - МО) –
11 063,3* млн. тенге.

2) концессия – 2 000,0 млн. тенге;

3) заемные средства – 1 293 162,2** млн. тенге;

4) собственные средства компаний –
421 356,8** млн. тенге.

П р и м е ч а н и е :

* объемы финансирования будут уточняться при
формировании республиканского бюджета на
соответствующий финансовый год;

** возможна корректировка средств при
изменении внешних и внутренних параметров и факторов

2. Введение

Сноска. Раздел 2 с изменением, внесенным постановлением Правительства РК от 05.03.2013 № 214.

Программа разработана в соответствии с Указом Президента РК от 19 марта 2010 года № 958 "О Государственной программе по форсированному индустриально-инновационному развитию РК на 2010 - 2014 годы и признании утратившими силу некоторых указов Президента РК", Указом Президента РК от 18 июня 2009 года № 827 "О системе государственного планирования в РК", а также в соответствии с ключевыми направлениями Стратегического плана развития РК до 2020 года, являющегося вторым этапом реализации Стратегии развития Казахстана до 2030 года.

Программа направлена на развитие транспортно-коммуникационного комплекса, а также транспортно-логистической системы, способных в полном объеме удовлетворять потребностям экономики и населения в транспортных и логистических услугах. Интегрированная устойчивая транспортная система республики должна способствовать сбалансированному развитию всех секторов экономики, а также содержать в себе социальные и экологические аспекты.

Программа является логическим продолжением проводимой политики в транспортной отрасли, и интегрировала в себя основные подходы Транспортной стратегии РК до 2015 года, отраслевых программ и концепций в транспортной отрасли: "Программа развития автодорожной отрасли РК на 2006 - 2012 годы", "Программа развития морского транспорта РК на 2006 - 2012 годы", "Программа развития судоходства и обеспечения безопасности на внутренних водных путях

РК на 2007 - 2012 годы", Концепция развития торгового мореплавания в РК" и "Концепция совершенствования государственной системы по обеспечению безопасности перевозок пассажиров и грузов РК".

Развитие транспортной отрасли будет направлено на повышение уровня развития инфраструктуры в транспортных отраслях: автодорожной, железнодорожной, гражданской авиации, на водном транспорте и повышение уровня интеграции транспортно-коммуникационного комплекса РК в международные транспортные сети.

Индустриально-инновационное развитие в сфере транспорта будет направлено: на приведение существующей сети железных дорог в соответствии с мировыми стандартами безопасности и скорости движения наряду с оптимизацией сети посредством строительства новых участков; реконструкцию основных международных транзитных коридоров, автомобильных дорог международного значения, а также осуществления мер по реконструкции местной сети автодорог; поэтапной модернизации аэронавигационной инфраструктуры и завершению реконструкции аэропортовой сети республики, приобретению новых современных воздушных судов (далее - ВС); по дальнейшему оснащению морского торгового флота современными судами, обеспечению содержания внутренних водных путей в судоходном состоянии и модернизации речного технического флота.

На период до 2015 года основным приоритетом политики в транспортной отрасли является реализация инфраструктурных проектов в традиционных экспортоориентированных секторах экономики, с мультипликацией новых бизнес возможностей для малого и среднего бизнеса через целенаправленное развитие казахстанского содержания, последующих переделов и переработки.

3. Анализ текущей ситуации

Сноска. Раздел 3 с изменением, внесенным постановлением Правительства РК от 10.02.2014 № 73.

В Послании народу Казахстана "Казахстан - 2030. Процветание, безопасность и улучшение благосостояния всех Казахстанцев" Глава государства поставил задачу:

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

В решении поставленной задачи МТК является уполномоченным органом, формирующим и обеспечивающим реализацию государственной политики в области транспорта.

Одним из важнейших факторов экономического роста страны является динамичное развитие и совершенствование транспортной инфраструктуры. Успешно реализуются позитивные тенденции в реформировании транспортного комплекса республики. Была создана конкурентная среда оказания транспортных услуг в целях ускорения интеграционных процессов казахстанского транспортного комплекса в международную транспортную систему и развитие транзитного потенциала страны. Транспорт Казахстана развивался с учетом формирования отраслевых комплексов народного хозяйства республики (агропромышленного, топливно-энергетического, горно-металлургического, строительного и других), обеспечивая взаимосвязи отраслей экономики и р е г и о н о в .

В целом транспорт удовлетворял растущий спрос на перевозки пассажиров и грузов. За период с 1995 года по 2009 годы: в 2,4 раза увеличились пассажирские перевозки, в 1,5 раза грузовые перевозки, грузооборот в 2 раза, пассажирооборот в 2,5 р а з а .

В настоящее время в сфере транспорта осуществляется реализация инфраструктурных проектов: проводится модернизация железных дорог, начато строительство железнодорожных линий Узень - государственная граница с Туркменистаном и Жетыген - Коргас; реализуется программа по модернизации и развитию объектов наземной инфраструктуры; проведена реконструкция 5-ти ключевых аэропортов (Астана, Алматы, Актобе, Атырау, Актау), введен в эксплуатацию новый аэровокзал в аэропорту г. Актау; проводится дальнейшая работа по улучшению технического состояния автомобильных дорог, открыта скоростная автомагистраль "Астана - Щучинск" с 6-ти полосным движением, ежегодно ведется работа по содержанию судоходных водных путей, начата реализация проекта реконструкции Усть-Каменогорского и Бухтарминского ш л ю з о в .

Железнодорожная отрасль

Эксплуатационная длина железных дорог Казахстана составляет 14,2 тыс. км (в том числе двухпутных линий - 4,8 тыс. км (34 %), электрифицированных линий - 4,1 тыс. км (29 %), плотность - 5,5 км на 1000 квадратных км грузонапряженность - 24,2 млн. ткм на километр.

В 2009 году железнодорожным транспортом перевезено 247,7 млн. тонн грузов, что ниже показателя 2008 года на 7,9 %, в том числе транзит 14,8 млн. тонн или 6,0 % от общего объема перевозок. При этом в период с 2001 года средний ежегодный прирост составил 6 %.

В 2009 году грузооборот оставил 197,3 млрд. ткм, что ниже показателя 2008 года на 8,2 %, в том числе транзит 24,5 млрд. ткм или 12,4 % от общего объема грузооборота. Средний ежегодный прирост грузооборота составил 7 %.

Однако, в течение последних семи лет, объемы перевозок другими видами транспорта росли быстрее, чем объемы перевозок железнодорожным транспортом. Сокращение доли грузоперевозок железнодорожным транспортом, начиная с 2001 года, указывает на необходимость повышения конкурентоспособности железнодорожных грузоперевозок Казахстана.

В 2009 году железные дороги Казахстана перевезли 20,5 млн. пассажиров, что ниже уровня 2001 года на 1,1 млн. пассажиров, при этом пассажирооборот вырос на 67 % и составил в 2009 году 17,2 млрд, пкм. Средний ежегодный прирост за этот период составил 5 %.

На рынке пассажирских перевозок Казахстана существует интермодальная (межвидовая) конкуренция между автомобильным, воздушным и железнодорожным транспортом. За последние годы заметно вырос сегмент междугородних автобусных перевозок дальнего следования. Преимуществами проезда на автобусах для пассажиров являются более гибкое расписание, более высокая скорость следования и менее дорогая стоимость проезда¹, тогда как преимуществами железнодорожного транспорта являются более высокая степень безопасности, надежности и комфортабельности проезда.

¹В отличие от железнодорожного транспорта, издержки, связанные со строительством и содержанием инфраструктуры при перевозках автотранспортом, покрываются за счет средств государственного бюджета и не включаются в цену билета

Доля железнодорожного транспорта в общем грузообороте и пассажирообороте страны составляет около 60 %, при этом его доля в доходах от перевозок всеми видами транспорта составляет 20 %.

Существующее состояние железнодорожной отрасли РК характеризуется дисбалансом между растущими требованиями потребителей к ассортименту, гибкости, качеству и клиентоориентированности сервиса, скорости, надежности и контрактной срочности доставки с одной стороны, и физически изношенными активами, морально устаревшими технологиями, неконкурентоспособными характеристиками услуг и неадекватной рыночным реалиям институциональной структурой с другой стороны.

Сегодня железнодорожная отрасль Казахстана вступает в период серьезных испытаний, обусловленных завершением жизненного цикла производственных активов, сформированных до 1991 года.

При реализации реформ на железнодорожном транспорте в течение последних 10 лет были определены следующие цели:

1) адаптация железнодорожного транспорта к рынку при условии сохранения

государственного контроля над МЖС;

2) обеспечение доступности, эффективности, безопасности и качества услуг железнодорожного транспорта за счет развития конкуренции в перевозочной и обеспечивающей деятельности;

3) создание институциональных условий для вовлечения частной инициативы и инвестиций в отрасль;

4) развитие импортозамещающей производственной базы железнодорожного транспорта.

В целом реформа железных дорог была направлена на повышение эффективности и качества услуг путем либерализации, вовлечения частной инициативы и инвестиций. Правительством РК адаптирован подход, принятый в Европейском Союзе (далее - ЕС) и заключающийся в вертикальном (функциональном) разделении железнодорожной инфраструктуры и перевозочной деятельности, и развитии конкуренции.

В ходе реформы железнодорожной отрасли Казахстана были достигнуты следующие промежуточные результаты:

1) выделены непрофильные виды хозяйственной деятельности и социально-бытовые активы, такие как школы и больницы, и переданы местным органам власти;

2) выделены ремонтные предприятия в конкурентный сектор;

3) осуществлено организационное и финансовое разделение пассажирских и грузовых перевозок. Начато частичное государственное субсидирование пассажирских перевозок.

Несмотря на проведенные мероприятия, отсутствует (обязательное для выбранной отраслевой модели) функциональное разделение услуг МЖС и перевозочной деятельности, хотя выполнены организационные преобразования и произведено перераспределение активов.

Изменение структуры и открытие рынка на отдельных сегментах не повлекли принципиального изменения регуляторной модели отрасли. Несмотря на сужение сферы естественной монополии, перевозочная деятельность сразу же попала под ценовое регулирование в соответствии с антимонопольным законодательством РК.

Сохранилось перекрестное субсидирование (явление макроэкономической политики государства по поддержке определенных отраслей за счет регулирования железнодорожных тарифов) пассажирских перевозок за счет грузовых и низкодоходных перевозок грузов за счет высокодоходных.

В результате чего цели реформы пока не достигнуты, и в рамках государственной стратегии необходимо довести до логического завершения реформу железнодорожного транспорта, ключевым компонентом которой

является либерализация перевозочной деятельности.

Локомотивный парк

Парк локомотивов насчитывает 1748 локомотивов, в том числе 578 электровозов, 1141 тепловозов и 29 паровозов.

Состояние локомотивного парка характеризуется высоким износом, достигающим 72 %.

Более 37 % парка локомотивов эксплуатируется с нормативным перепробегом, а 50 % парка достигли завершения срока службы.

Вагонный парк

В 2009 году общий парк грузовых вагонов РК составляет 94 348 единиц, из них 59 381 единица или 63 % являются инвентарными, 34 967 единиц или 37 % собственными.

Доля эксплуатируемого парка в общем количестве инвентарных вагонов составляет 75 % (44 563 единицы).

За период с 2002 года общий парк грузовых вагонов РК увеличился на 6 633 вагона или на 7 % (с учетом выбытия и восполнения).

При этом парк грузовых вагонов независимых собственников возрос почти в 3 раза и увеличился более чем на 24 тысячи вагонов, инвентарный парк уменьшился на 17,6 тысяч вагонов (с учетом выбытия и восполнения).

Основной проблемой инвентарного парка грузовых вагонов является его высокий износ, достигающий 72 %, 29 тысяч вагонов или 60 % инвентарного грузового парка имеют срок эксплуатации, превышающий 20 лет.

Отсутствие ценового регулирования на услуги по предоставлению грузовых вагонов собственников грузовых вагонов создает благоприятные условия для обновления подвижного состава. Так, в структуре парка собственников грузовых вагонов, насчитывающего 34 967 вагонов, доля вагонов со сроком эксплуатации более 20 лет составляет только 30 %.

В 2009 году парк вагонов, предназначенных для перевозки пассажиров, составил 1 833 единицы. При нормативном сроке службы пассажирских вагонов в 28 лет на сегодняшний день средний возраст казахстанских вагонов составляет 21 год.

Из 155 вагонов инвентарного парка электропоездов 90 вагонов находятся в рабочем парке, в течение следующих 5 лет подлежит списанию еще 70 вагонов электропоездов. Уровень износа парка электропоездов в настоящее время превышает 90 %.

Последнее существенное приобретение пассажирских вагонов было произведено в 1993 - 1995 годах, когда было закуплено 317 вагонов. В период с 1985 по 1995 годы, в среднем, ежегодно приобреталось 87 пассажирских вагонов, с 1996 года приобреталось, в среднем, 15 вагонов в год.

Операционная модель железнодорожного транспорта

Виды операционной деятельности железнодорожного транспорта включают в себя широкий спектр эксплуатационной, ремонтной, вспомогательной, коммунальной, промышленной и иной деятельности, определяемой сложной структурой операционно-технологической подсистемы.

Основной системообразующей деятельностью железнодорожного транспорта является организация и осуществление перевозок грузов и пассажиров. Для осуществления основной деятельности используются технические средства. Часть деятельности в системе железнодорожного транспорта связана с обслуживанием и ремонтом технических средств, используемых в перевозочном процессе.

В традиционной модели железнодорожного транспорта все виды основной и обеспечивающей деятельности осуществляются одним монолитным предприятием - отраслью.

В целях повышения эффективности отрасли в последние 20-30 лет указанная экономическая модель и институциональная структура железнодорожного транспорта подверглись реформе в большинстве стран мира. В настоящее время существует несколько основных моделей, которые определяются:

- 1) сегментацией отрасли по видам деятельности - бизнесам;
- 2) структурой рынка в каждом сегменте отрасли;
- 3) распределением операционных функций по видам деятельности (сегментам отрасли);
- 4) распределением активов по видам деятельности (сегментам отрасли);
- 5) институциональным определением операторов и субъектов по каждому виду деятельности;
- 6) государственным регулированием, дифференцированным по сегментам отрасли;
- 7) законодательным закреплением институтов управления, распределением функций регулирования и прав собственности;
- 8) экономической политикой в каждом сегменте отрасли.

Существующая институциональная структура и модель отрасли представлена на рисунке 1.

Рисунок 1. Действующая модель отрасли

Вид деятельности (сегмента отрасли)	Участники	Структура рынка	Государственное регулирование	Эффект
Предоставление услуг МЖС	АО "НК "КТЖ"	Естественная монополия	Регулируются тарифы АО "НК "КТЖ"	Долгосрочный эффект-износ активов

Перевозка грузов	АО "НК "КТЖ"	Монополия	Регулируются тарифы АО "НК "КТЖ"	Неспособность АО "НК "КТЖ" оперативно реагировать на изменения рынка. Долгосрочный эффект-износ активов
Перевозка пассажиров	АО "Пассажирские перевозки", АО "Пригородные перевозки", ТОО "Пасс. компания "Туран Экспресс", ТОО "Пригор. перевозки "Батыс", ТОО "Марал нур", ТОО "Дамир Транс" и др.	Конкуренция	Регулируются тарифы АО "ПП"	Доступ на рынок открыт для частных перевозчиков не имеющих собственных вагонов. При этом вагоны АО "Пассажирские перевозки" директивно предоставляются в пользование конкурентам. Деятельность частично субсидируется Государством
Оперирование вагонным парком	АО "НК "КТЖ", АО "ТрансКом", ТОО "Богатырь Транс", ТОО "Исткомтранс", ОАО "ПГК" и др.	Конкуренция	Регулируются тарифы АО "НК "КТЖ"	Неспособность АО "НК "КТЖ" оперативно реагировать на изменения рынка и потери доли на рынке, недофинансирования инвестиционных потребностей
Предоставление локомотивной тяги	АО "Локомотив" ТОО "Локомотив 2030"	Монополия	Регулируются тарифы АО "НК "КТЖ"	Несамостоятельный вид деятельности. Долгосрочный эффект регулирования-износ активов
Предоставление вагонов в аренду	АО "Казтеміртранс" и другие собственники вагонов	Конкуренция	Регулируются тарифы АО "КТТ"	Долгосрочный эффект-износ активов

Существующая структура отрасли и группы компаний акционерного общества (далее - АО) "Национальная компания "Қазақстан темір жолы" (далее - АО "НК "КТЖ") сформировалась в результате реструктуризации железнодорожного транспорта, направленной на создание конкуренции в отдельных секторах железнодорожного транспорта.

Недостатками принятой модели отрасли являются реструктуризация интегрированной системы железнодорожного транспорта не по функциям перевозочного процесса, а по группам активов, приведшая к излишнему

фрагментированию основной деятельности железнодорожного транспорта и не осуществимому разрыву функций перевозочного процесса.

Так управление эксплуатацией локомотивного парка является частью логистической функции перевозчика, решаемой в комплексе задач эффективной организации поездопотоков. Ввиду высокой степени интегрированности процесса, выделение "локомотивной функции" возможно только в форме согласования (контрактных обязательств) среднегодовых и месячных планов работы (размеров эксплуатируемого парка локомотивов по тяговым участкам).

В действующей модели локомотивный оператор фактически является компанией, предоставляющей в аренду локомотивы и бригады, которая никак не может влиять на эффективность эксплуатации локомотивов (производительность локомотивов, долю полезной работы в общем бюджете времени локомотива) и не имеет стимулов для повышения эффективности и оптимизации парка и депо в с к о й и н ф р а с т р у к т у р ы .

Самостоятельная локомотивная компания не в состоянии выработать адекватные и эффективные операционную и инвестиционную стратегии (обусловленные реальными потребностями рынка).

Аналогично, в действующей модели независимый грузовой перевозчик может выполнять только функции оператора вагонов и отвечать за узкий спектр операций перевозочного процесса (организация погрузочно-разгрузочных работ, содержание парка вагонов и работа с клиентами). Такая модель конкурентного рынка не позволяет рассчитывать на значительное повышение эффективности перевозок под влиянием рыночных сил, поскольку практически все компоненты перевозочного процесса в дополнение к инфраструктурным функциям находятся в м о н о п о л ь н о м с е к т о р е .

В конкурентной модели железнодорожной отрасли компаниям, осуществляющим грузовые перевозки, необходим полный контроль над расходами, связанными с принципиально важными ресурсами, задействованными в перевозочном процессе, а именно вагонами и локомотивами .

В результате в действующей модели, несмотря на разделение активов между несколькими субъектами, все операции перевозочного процесса осуществляются АО "НК "КТЖ", которое одновременно является оператором МЖС и грузовым п е р е в о з ч и к о м .

В настоящее время в республике железнодорожные пассажирские перевозки в межобластных сообщениях осуществляют государственные и частные компании по государственному социальному заказу на конкурсной основе с в ы д е л е н и е м с у б с и д и й .

Практика деятельности частных перевозчиков выявила ряд недостатков

существующих условий доступа частного бизнеса на рынок перевозок пассажиров железнодорожным транспортом, один из которых краткосрочность права осуществления пассажирских перевозок, которая не позволяет включать в договор между частным перевозчиком и государством обязательства по приобретению собственного подвижного состава, развитию инфраструктуры.

Создание АО "Пассажирская лизинговая вагонная компания" (далее - АО "ПЛВК") не решило проблем обновления пассажирского вагонного парка. Предоставление перевозчикам доступа к вагонному парку АО "ПЛВК" в условиях краткосрочности договоров и отсутствия мотивации частного сектора во вложении инвестиций приводит к неэффективной и предельной эксплуатации подвижного состава, дальнейшему старению основных фондов. Существование АО "ПЛВК" как самостоятельного предприятия создает дополнительные издержки по содержанию вагонного парка и увеличивает себестоимость п е р е в о з о к .

Существующая институциональная структура отрасли не обеспечивает решение фундаментальных проблем пассажирских перевозок. Структурная реформа должна обеспечить эффективную для общества и государства систему функционирования пассажирских перевозок.

Такая модель конкурентного рынка:

- 1) позволяет быстро привлечь независимых перевозчиков;
- 2) не обеспечивает приток частных инвестиций;
- 3) не обеспечивает повышение эффективности перевозок под влиянием конкуренции за рынок, поскольку практически все компоненты перевозочного процесса в дополнение к инфраструктурным функциям находятся в монопольном секторе .

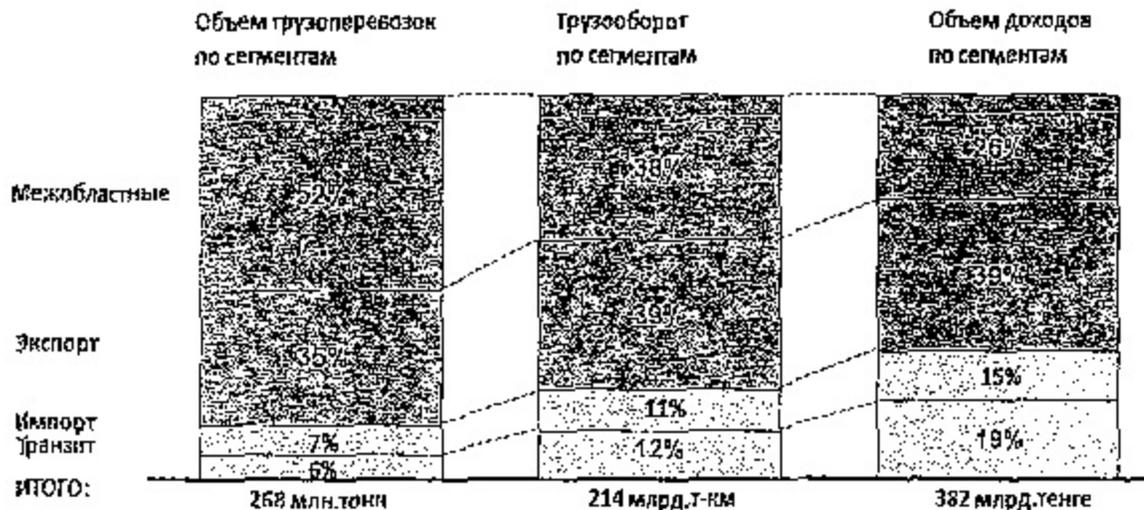
В конкурентной модели отрасли компаниям, осуществляющим пассажирские перевозки, необходим полный контроль и ответственность за обновление активов, задействованных в перевозочном процессе, а именно вагонов и локомотивов .

Рынок грузовых перевозок

В общем объеме грузовых перевозок в 2008 году 52 % составляют перевозки грузов в межобластном сообщении, 35 % в экспортном сообщении, 7 % в импортном и 6 % в транзитном сообщении.

При этом доходы от перевозок грузов распределились следующим образом: в межобластном сообщении 26 %, в экспортном сообщении 39 %, в импортном 15 %, в транзитном сообщении 19 % (диаграмма 1).

Диаграмма 1. Структура перевозок грузов и объемы доходов от грузоперевозок в 2008 году



Согласно действующей практике регулирования тарифы дифференцированы в зависимости от вида сообщения и рода груза. В результате доходы от перевозок различаются в зависимости от сегмента рынка, определяемого видом сообщения и родом груза.

Из указанных сегментов перевозок можно выделить три группы.

1 группа - низкодоходные перевозки: каменный уголь (экспорт, межобластное сообщение), руда (экспорт, межобластное сообщение), строительные грузы (импорт), хлебные грузы (экспорт, межобластное сообщение), остальные грузы (межобластное сообщение);

2 группа - высокодоходные перевозки: нефтяные грузы (экспорт), черные металлы (экспорт, импорт, межобластное сообщение), химические и минеральные удобрения (экспорт, импорт, межобластное сообщение), остальные грузы (импорт);

3 группа - самоокупаемые перевозки: каменный уголь (импорт), нефтяные грузы (импорт, межобластное сообщение), руда (импорт), строительные грузы (экспорт, межобластное сообщение), хлебные грузы (импорт), остальные грузы (экспорт).

В настоящее время АО "НК "КТЖ" является единственным перевозчиком грузов на рынке Казахстана.

При этом для осуществления перевозок АО "НК "КТЖ" использует подвижной состав АО "Локомотив", АО "Қазтеміртранс", инвентарные вагоны других железнодорожных администраций и частный парк вагонов операторских компаний.

В качестве оператора вагонов, принадлежащих АО "Казтеміртранс", АО "НК "КТЖ" конкурирует на рынке с независимыми частными операторами вагонов.

Доля АО "НК "КТЖ" в обеспечении казахстанской погрузки (экспорт и межобластное сообщение) составляет 63 % от общего объема, из них: 47 % обеспечивается вагонами АО "Қазтеміртранс", а 16 % вагонами других

железнодорожных администраций.

Казахстанскими частными операторами в собственном парке вагонов перевезено 33 % от общего объема погрузки.

Доля неказахстанских операторов вагонов за этот же период составила 4 % от общего объема погрузки, а в общем объеме доходов по вагонной составляющей тарифов за перевозку 10 %.

Диаграмма 2. Структура рынка грузовых железнодорожных перевозок в 2009 году в межобластном и экспортном сообщениях (казахстанская погрузка)

См. бумажный вариант

Как видно из диаграммы 2, 20 % погрузки обеспечивается вагонами неказахстанского парка: инвентарный парк Содружества независимых государств (далее - СНГ) - 16 %, подвижной состав частных операторов Российской Федерации (далее - РФ) и СНГ - 4 %.

При этом неказахстанский парк вагонов задействован в более доходных сегментах рынка и его общая доля в объеме доходов по вагонной составляющей тарифа равна 35 %.

Так, в доходном сегменте перевозки нефти доля независимых операторов собственного парка вагонов стран СНГ в общем объеме доходов составила 45 %, в то время как в сегменте перевозок угля их доля менее 1 % (диаграмма 3).

Диаграмма 3. Распределение доходов и вагонов рабочего парка по принадлежности

См. бумажный вариант

В 2007 году создано дочернее общество Открытого акционерного общества (далее - ОАО) "Российские железные дороги" - операторская компания ОАО "Первая грузовая компания" с капиталом в 200 тысяч грузовых вагонов. Данное решение позволило ОАО "Российские железные дороги" вывести часть инвентарного парка из под государственного регулирования цен на свои услуги и установить свободное ценообразование.

С 2010 года в ОАО "Российские железные дороги" планируется создание "Второй грузовой компании" (аналогичной ОАО "Первая грузовая компания") и передача ей оставшегося российского инвентарного парка вагонов.

Это принципиально меняет ситуацию на рынке перевозок грузов на пространстве СНГ и Казахстана в частности. В результате фактической ликвидации общего парка инвентарных вагонов, АО "НК "КТЖ" не сможет самостоятельно пользоваться инвентарными вагонами для обеспечения казахстанской погрузки. При этом на рынке прогрессирует конкуренция со стороны сопоставимых с АО "НК "КТЖ" по размерам парков частных операторских компаний, таких как Globaltrans Investment plc (60 тыс. вагонов), Общество с ограниченной ответственностью (далее - ООО) "Трансгарант" (17

тыс. вагонов) и ОАО "Дальневосточная Транспортная Группа" (12 тыс. вагонов).

После создания "Второй грузовой компании" доля АО "НК "КТЖ" (АО "Қазтеміртранс") в общем объеме погрузки может сократиться с 63 % до 47 %, а в объеме доходов по вагонной составляющей тарифа с 71 % до 39 % (доля казахстанских операторских компаний не изменится).

А в т о д о р о ж н а я о т р а с л ь

Сноска. Глава с изменениями, внесенными постановлением Правительства Р К о т 0 5 . 0 3 . 2 0 1 3 № 2 1 4 .

Автомобильные дороги - один из важных элементов транспортно-коммуникационного комплекса Казахстана, эффективное функционирование и устойчивое развитие которого становятся в современных условиях важными факторами перехода к подъему экономики, повышения уровня и улучшения условий жизни населения. При сравнительно низкой плотности железных дорог и водных путей автомобильные дороги в Казахстане являются преобладающим, а для многих регионов и единственным средством сообщения, благодаря которому поступают товары, строительные и агропромышленные грузы, вывозится продукция, осуществляются пассажирские перевозки. В рыночных условиях особо важными становятся факторы ускорения доставки грузов и их сохранность. В связи с этим грузоотправители, особенно в частном секторе, стали переориентироваться на автомобильный транспорт не только в зоне близких расстояний (до 300 км), но и при дальних расстояниях (1500-2000 км). С развитием промышленного и сельскохозяйственного производства, малого и среднего бизнеса увеличиваются межобластные перевозки, а также связи с сопредельными государствами.

Географическое положение Казахстана в центре Евразийского континента создает благоприятные предпосылки для использования транспортных магистралей формирующихся трансконтинентальных маршрутов в сообщениях Азия - Европа, большинство из которых включают в себя участки казахстанской автодорожной сети. По оценкам международных аналитических центров, транзитные потоки в направлениях Юго-Восточная и Восточная Азия - Европа оцениваются в 330-400 миллиардов долларов Соединенных Штатов Америки (далее - США). При этом предполагается, что до 20 % транзитных потоков должно проходить через территории РФ и Казахстана по железнодорожным и автодорожным маршрутам. Сборы за транзитные перевозки - это прямые доходы б ю д ж е т а .

Задачи развития экономики требуют построения и модернизации мощной транспортно-коммуникационной сети. В этом плане предстоит:

1) завершить проект реконструкции международного транзитного коридора " Западная Европа – Западный Китай", а также реконструкцию автодорог граница

РФ – Уральск – Актобе, Астана – Костанай – Челябинск, подъезд к Щучинско–Боровской курортной зоне и подъезд к свободной экономической зоне "Парк информационных технологий "Алатау";

2) продолжить реконструкцию автодорог Таскескен – Бахты, Омск – Павлодар – Майкапшагай, Бейнеу – Актау;

3) активнее внедрять схемы транзитных маршрутов в направлениях Запад - Восток и Север - Юг.

Характеристика состояния дорог

Протяженность автомобильных дорог в Казахстане составляет около 148 тыс. км. Из них, более 93 тыс. км дороги общего пользования, 44 тыс. км улицы населенных пунктов и около 11 тыс. км хозяйственные дороги в виде подъездов к промышленным предприятиям, рудникам, фермерским и лесным хозяйствам, другим производствам, выполняющие роль технологических дорог.

Автомобильные дороги общего пользования по своему значению подразделяются на дороги республиканского значения протяженностью 23 495 км в том числе: международного значения протяженностью 12 992 км, дороги местного значения протяженностью 70 116 км.

Несмотря на то, что автодороги международного и республиканского значения составляют 25 % от дорог общего пользования, на них приходится свыше 50 % автотранспортных перевозок. По своей конфигурации и протяженности сеть дорог общего пользования в республике в основном сформирована. Для ее дополнения необходимо построить некоторые связующие участки на дорогах с сопредельными государствами (Бейнеу - Жетыбай - граница Туркменистана, а также ряд выходов в РФ).

Таблица 1. Перечень автомобильных дорог общего пользования

№ п/п	Значение автомобильной дороги	Общая протяженность, км	По категориям, км					Вид покрытия						
			I	II	III	IV	V	А/Б	Ц/Б	черно-			грав./щебен.	грунт.
										грав.	щебен.	грунт.		
1	3	4	5	6	7	8	9	11	12	13	14	15	16	17
1	Республиканского значения	23 495	941	3634	16915	1919	86	9795	97	7426	4220	34	1816	107
2	Местного значения*	70116	83	760	14451	44262	8982	6626		17789	11113	640	24584	9364
	ВСЕГО	93 611	1024	4394	31366	46181	9068	16421	97	25215	15333	674	26400	9471

*примечание по местной сети имеется без категории 1578 км автодорог

На дорогах общего пользования имеется 3 291 мостов и путепроводов общей длиной более 122,1 тысячи погонных метров, из них 95 % металлические и железобетонные, 5 % деревянные.

Таблица 2. Искусственные сооружения

№ п/п	Значение автомобильной дороги	Общая протяженность, км	Мосты		Трубы	
			шт.	п.м.	шт.	п.м.
1	2	3	4	5	6	7
1	Автодороги республиканского значения	23 495	1211	57 017	13 951	274 524
2	Автодороги местного значения	70 116	2 080	65 058	29 432	405 732
	ВСЕГО	93 611	3 291	122 075	43 383	680 256

В настоящее время и на перспективу международные перевозки осуществляются по шести основным маршрутам:

- 1) Ташкент - Шымкент - Тараз - Алматы - Хоргос и Шымкент - Кызылорда - Актобе - Уральск - Самара (входит в состав транзитного международного коридора "Западная Европа - Западный Китай");
- 2) Алматы - Караганда - Астана - Петропавловск;
- 3) Астрахань - Атырау - Актау - граница Туркменистана;
- 4) Омск - Павлодар - Семей - Майкапшагай;
- 5) Астана - Костанай - Челябинск - Екатеринбург.

Транзитные перевозки происходят преимущественно между республиками Средней Азии, Россией, Китаем. Протяженность шести указанных выше основных маршрутов составляет 8,3 тыс. км, или 64 % от общей длины транзитных коридоров. На большей части протяженности (94 %) имеется асфальтобетонное и черногравийное покрытие, грунтовые разрывы только на одном маршруте (четвертом). Однако технике - эксплуатационные характеристики (ровность и прочность) неудовлетворительны на большей части маршрутов. Из 431 мостов на шести маршрутах 36 мостов (длина - 2 739 погонных метров) находятся в аварийном и предаварийном состоянии с особым режимом пропуска тяжеловесных и крупногабаритных транспортных средств, превышающих допустимые нагрузки и габариты, в том числе мосты через реки Талас, Асса, Бадам, Илек. Крайне низок уровень объектов придорожной инфраструктуры (станции технического обслуживания, автозаправочные станции, пункты питания и отдыха), что не способствует созданию нормального режима труда и отдыха перевозчикам, пассажирам и автопутникам. Не гарантирована также заправка автотранспортных средств качественным топливом.

Автомобильный транспорт

Сноска. Глава с изменениями, внесенными постановлением Правительства

Республиканский парк автотранспортных средств (далее - АТС) насчитывает около 2 621,1 тыс. легковых, 370,5 тыс. грузовых АТС и 92,4 тыс. автобусов (данные Министерства внутренних дел РК (далее - МВД) по состоянию на 1 января 2010 года).

В 2009 году объем перевозок пассажиров автомобильным транспортом составил 11,7 млрд. чел., пассажирооборот - 110,5 млрд. пкм. По сравнению с аналогичным периодом 2008 года рост объемов перевозок пассажиров составил 4,2 %, а по пассажирообороту 3,4 %. Объем перевозок грузов составил 1,69 млрд. тонн, грузооборот - 66,3 млрд. ткм. По сравнению с аналогичным периодом 2008 года рост грузооборота составил 4,4 %, объемы перевозок грузов снизились на 1,9 %.

В перевозках по системе Международных дорожных перевозок в настоящее время задействовано около 5600 автомобилей. Для перевозки грузов ежегодно проводится обмен бланками разрешений с 44 странами Европы и Азии в количестве порядка 109 тыс. экземпляров.

По регулярному сообщению имеется свыше 180 международных и 254 межобластных регулярных пассажирских маршрутов.

Парк автомобилей характеризуется высоким износом - удельный вес автотранспортных средств, находящихся в эксплуатации свыше 12 лет составляет 63 %, в том числе 57 % автобусов, 59 % легковых и 84 % грузовых автомобилей.

В РК выбросы в атмосферу вредных веществ от стационарных источников составляют около 2,7 млн. тонн/год, а транспортные выбросы превышают на 1,2 млн. тонн/год.

Поэтапное введение стандартов экологических этапов позволит ограничить ввоз устаревших автомашин, повысить конкурентоспособность казахстанских автосборочных предприятий, повысить качество выпускаемого и импортируемого топлива, а также снизить уровень вредных выбросов от автотранспорта в крупных городах Казахстана.

Сроки поэтапного введения экологических стандартов по автотранспортным средствам определены постановлением Правительства РК от 29 декабря 2007 года № 1372 "Об утверждении Технического регламента о требованиях к выбросам вредных (загрязняющих) веществ автотранспортных средств, выпускаемых в обращение на территории РК".

С 15 июля 2009 года введены ограничения по ввозу и производству на территории страны автомобилей, не соответствующих экологическим стандартам экологического этапа-2. Данная мера направлена на улучшение экологической обстановки в крупных городах Казахстана, повышение безопасности

автомобильных перевозок и создание условий для обновления парка автомобилей в стране.

В рамках гармонизации нормативно-технической базы отрасли разработаны и утверждены государственные стандарты, гармонизированные правилам ЕЭК ООН (№№ 24, 49, 83, 96).

В результате ввода стандартов экологических этапов к 2015 году планируется снижение удельного веса автотранспортных средств, работающих свыше 12 лет, с 63% до 50%.

Вследствие приватизации и ввода рыночных механизмов владельцем автотранспортного сектора Казахстана стали многочисленные частные перевозчики: численность юридических и физических лиц, оказывающих автотранспортные услуги, достигает 150 тыс. ед., численность работников, связанных с пассажирскими и грузовыми перевозками, превышает 800 тыс. человек. В результате распыления автотранспортных средств по многочисленным перевозчикам отсутствует механизм сбора первичных данных о работе автотранспорта, вследствие этого не налажен эффективный анализ состояния пассажирских и грузовых перевозок.

В настоящее время в области безопасности автомобильного транспорта сложилась неблагоприятная ситуация, связанная с высоким уровнем гибели и травматизма, большого количества дорожно-транспортных происшествий. Подвижной состав автомобильного транспорта является одним из объектов повышенной опасности. Так в 2009 году на дорогах республики произошло 12 534 дорожно-транспортных происшествий, в которых погибло 2 898 и ранено 14 788 человек.

Основными факторами, обуславливающими высокий уровень аварийности на автомобильном транспорте, являются:

1) увеличение на рынке услуг по перевозке пассажиров и грузов числа субъектов малого предпринимательства, не имеющих надлежащих условий для обеспечения требований безопасной эксплуатации автотранспортных средств;

2) ограниченное внедрение современных средств управления перевозками;

3) несоблюдение технологических процессов организации перевозок;

4) недостаточная квалификация и низкая транспортная дисциплина водителей ;

5) физический износ и неудовлетворительное техническое состояние автотранспортных средств ;

б) малоэффективная система профилактической работы и контроля за соблюдением требований в области безопасности дорожного движения.

В межобластных и международных пассажирских перевозках сформированы рыночные механизмы предоставления транспортных услуг населению к

перевозкам допущены все транспортные операторы, удовлетворяющие требованиям по безопасности и качеству осуществления перевозок. При этом по городским, пригородным, внутриобластным и межобластным маршрутам проводится отбор перевозчиков на конкурсной основе по критериям лучшего подвижного состава автотранспортных средств, производственной базы, опыта и квалификации персонала.

В Казахстане с целью защиты интересов населения на регулярных городских и пригородных пассажирских маршрутах производится регулирование стоимости проезда. При регулировании цен на отдельных маршрутах, удельным весом которых по экспертным оценкам составляет не более 10 %, появляется превышение расходов на перевозки над доходами. Законодательством Казахстана предусмотрено выделение субсидий на компенсацию возникающих убытков.

По таксомоторным перевозкам на рынке транспортных услуг сложился высокий уровень конкуренции. Эти перевозки осуществляются как таксомоторными компаниями и физическими лицами, предоставляющими услуги по упрощенной патентной системе, так и владельцами личных автомобилей. Сложившаяся ситуация не способствует развитию таксомоторных предприятий вследствие наличия нелегальных перевозчиков.

По состоянию на начало 2010 года количество сельских населенных пунктов с численностью свыше 100 человек, охваченных регулярным пассажирским сообщением, достигло 4 938 ед. при общем количестве таких населенных пунктов Казахстана 6 623 ед., что составляет 74,6 %.

Инфраструктура пассажирского и грузового автотранспорта Казахстана характеризуется недостаточно высоким развитием. По значительной части междугородных автотрасс ощущается недостаток мотелей, кемпингов, автозаправочных станций, станции технических обслуживаний (далее - СТО) и других объектов инфраструктуры. Это обусловлено большой территорией и низкой плотностью населения и экономики Казахстана. По наиболее загруженным автомагистралям (Астана - Щучинск, коридор "Западная Европа - Западный Китай") осуществляется строительство объектов инфраструктуры согласно проектам.

Гражданская авиация

Сноска. Глава с изменениями, внесенными постановлением Правительства РК от 05.03.2013 № 214.

В период с 2005 по 2009 годы перевезено 11,7 млн. пассажиров. В 2005 году – 1,7 млн. пассажиров, в 2006 году – 1,9 млн. пассажиров, в 2007 году – 2,7 млн. пассажиров, в 2008 году – 2,8 млн. пассажиров. В связи с мировым экономическим кризисом в 2009 году отмечается снижение объемов перевозок,

что составило 2,6 млн. пассажиров в год.

В 2014 году, согласно прогнозным данным, перевозка пассажиров превысит 7 млн. пассажиров.

За истекшие 5 лет перевезено грузов 105,7 тыс. тонн. В 2005 году - 20,7 тыс. тонн, в 2006 году - 16,5 тыс. тонн, в 2007 году - 25,7 тыс. тонн, в 2008 году - 22,7 тыс. тонн. Объемы перевозок грузов в 2009 году также снизились до 3,1 % от уровня 2008 года и составили 22,0 тыс. тонн в год.

В период с 2005 по 2009 годы аэропортами республики обслужено около 24,7 млн. пассажиров. В 2005 году – 3,7 млн. пассажиров, в 2006 году – 4,1 млн. пассажиров, в 2007 году – 5,5 млн. пассажиров, в 2008 году – 5,7 млн. пассажиров, в 2009 году – 5,5 млн. пассажиров.

В 2014 году планируется обслужить не менее 12,2 миллиона пассажиров.

Всего в гражданской авиации Казахстана действуют 21 аэропорт. Безопасность и эффективность функционирования сети аэропортов зависят от состояния их наземной инфраструктуры.

К основным проблемам аэропортов можно отнести:

- 1) недостаточную техническую оснащенность значительного числа аэропортов;
- 2) несоответствие производственных мощностей зданий и сооружений выполняемым объемам транспортной работы;
- 3) качество обслуживания пассажиров.

Для интеграции международных аэропортов в мировую систему гражданской авиации необходимо обеспечение высокой регулярности полетов, главным образом независимо от сложных погодных условий. Всепогодная эксплуатация аэродромов становится возможной только при условии доведения аэродромов до уровня требований I, II или III категорий ИКАО.

Текущее состояние всей сети аэродромов в целом характеризуется:

- 1) недостаточной оснащенностью аэродромов точными системами захода на посадку и визуальными средствами, обеспечивающими эксплуатацию в сложных метеословиях;
- 2) выработкой большинством взлетно-посадочных полос установленных сроков службы с необходимостью проведения мероприятий по капитальному ремонту или реконструкции;
- 3) моральным и физическим износом светосигнального оборудования и оборудования электроснабжения;
- 4) непригодностью для обеспечения эксплуатации новых крупногабаритных ВС большой пассажироместимости;

Для устранения несоответствий реализуется программа по модернизации и развитию объектов наземной инфраструктуры.

На сегодня из 15 аэропортов, допущенных к обслуживанию международных рейсов, 9 категорированы по стандартам ИКАО: аэропорты гг. Астана и Алматы по категории IIIА, аэропорт г. Атырау по II-й категории, аэропорты гг. Павлодар, Шымкент, Караганда, Жезказган, Актобе, Усть-Каменогорск по 1-й категории И К А О .

За истекший период проведена реконструкция взлетно-посадочных полос в 5 аэропортах гг. Актобе, Павлодар, Шымкент, Жезказган, Караганда;

1) проведены реконструкции 5 пассажирских терминалов в аэропортах гг. Атырау, Жезказган, Костанай, Актобе, Караганда;

2) построен и введен новый грузовой терминал в аэропорту г. Караганда;

3) построена вторая взлетно-посадочная полоса в аэропорту г. Алматы и введен в эксплуатацию мультимодальный терминал;

4) введен в эксплуатацию новый аэровокзал в аэропорту г. Актау;

5) продолжаются работы по реконструкции взлетно-посадочной полосы в аэропорту г. Актау и аэровокзала аэропорта г. Кокшетау.

Большая работа была проведена по дальнейшему развитию транзитного потенциала республики, эффективное использование которого, является мерой направленной на извлечение дополнительных доходов для гражданской авиации и сохранения высокой динамики ее развития.

В настоящее время активно реализуется комплекс мероприятий по формированию структуры воздушного пространства и сети маршрутов на основе требований международных стандартов.

Определены ключевые направления развития аэронавигационной системы Казахстана :

1) модернизация систем связи и наблюдения;

2) создание автоматизированных центров управления воздушного движения;

3) обеспечение высокого уровня подготовки диспетчерского состава и специалистов службы радиотехнического обеспечения полетов.

Сеть авиационной электросвязи построена на базе новейших цифровых технологий с использованием наземных и спутниковых сегментов.

Развитие сети телекоммуникаций позволило провести интеграцию центров управления воздушного движения в современную, высокотехнологичную автоматизированную систему обслуживания воздушного движения в гг. Алматы, Актобе, Астана. В рамках Программы также осуществлена модернизация аэродромно-трассового комплекса средств автоматизации воздушного движения в Шымкенте. Необходимо отметить, что зона ответственности центра Астана составляет 47 % воздушного пространства Казахстана.

Создана сеть вторичных аэродромных радиолокаторов, обеспечивающая рабочие позиции диспетчеров пунктов качественной информацией о воздушной

обстановке в районе аэродромов всей республики.

Рост транзитного движения ВС через воздушное пространство Казахстана за период 2005 - 2008 годы составлял свыше 10 % в год. Если в 2005 году транзит составлял 84,6 млн. самолето-километров, то в 2009 году 113,7 млн. самолето-километров.

Авиакомпаниями Казахстана проводится работа по обновлению авиапарка.

В настоящее время в сфере регулярных авиаперевозок казахстанскими авиакомпаниями эксплуатируется 25 ВС западного производства (из них 21 ВС авиакомпании "Эйр Астана" и 4 ВС авиакомпании "SCAT"), на долю которых приходится свыше 80 % всех авиаперевозок.

В о д н ы й т р а н с п о р т

Сноска. Глава с изменениями, внесенными постановлением Правительства РК от 05.03.2013 № 214.

В настоящее время отмечается динамичное развитие отрасли морского транспорта.

В среднем через морские порты ежегодно переваливается порядка 12,3 млн. тонн. Основную номенклатуру грузов составляют нефть, металл, зерно, контейнера, каменная порода и грузы.

При этом порт Актау задействовал в перевалке грузов в экспортном сообщении, порт Баутино специализируется как база поддержки морских нефтяных операций.

В настоящее время порты работают на пределе проектных мощностей. К примеру, существующая мощность морского порта Актау по паромным переправам недостаточна для обеспечения планируемого грузопотока. В этой связи требуется увеличить производственные мощности существующих портов или создать новую портовую инфраструктуру с паромными терминалами.

Развитие сектора грузовых морских перевозок сдерживается отсутствием казахстанских паромных судов, что дает возможность другим прикаспийским государствам активно развивать данный комплекс, в частности Азербайджану, который постоянно инвестирует в строительство флота и развитие портовой инфраструктуры. При этом, учитывая, что Казахстан является грузообразующим государством, необходимы создание транспортных мощностей и активное участие в экспорте казахстанских грузов с использованием казахстанских транспортных и перевалочных активов.

В этой связи в перспективе предполагается модернизация существующей инфраструктуры порта Актау, дальнейшее развитие порта Баутино и строительство порта Курык.

Аналогичные меры по увеличению портовых мощностей принимаются прикаспийскими государствами. Азербайджан ведет работу по строительству

нового нефтеналивного терминала в районе порта Баку, Россия также проводит работу по расширению производственной инфраструктуры портов Оля и Махачкала.

Более 50 % нефти, переваливаемой через порт Актау, перевозится собственными судами национальной судоходной компании "Казмортрансфлот", торговый флот которой состоит из шести танкеров в Каспийском море и двух танкеров в открытых морях. При этом перевозка сухих грузов полностью обеспечивается иностранными судоходными компаниями. Поэтому необходимо принятие мер по увеличению конкурентоспособности национального морского перевозчика.

Ежегодное увеличение количества судов вспомогательного флота, привлекаемого в рамках интенсивного освоения казахстанского сектора Каспия, число которых на сегодняшний день составляет порядка 350 единиц различного типа и тоннажа, требует принятия мер по развитию сервисного производства и созданию системы кадрового обеспечения.

Сегодня казахстанские судовладельцы вынуждены направлять суда на ремонт на судовой верфи Астрахани, Махачкала, Баку. В июне 2010 года введена в эксплуатацию судоремонтная база в порту Баутино с мощностью по обслуживанию до 60 судов в год. Однако этого недостаточно.

Отсутствие в Казахстане соответствующей международным стандартам образовательной системы вызвало дефицит казахстанских морских специалистов и это проблема ежегодно становится острее в связи с ростом количества судов. На сегодняшний день доля граждан РК в составе экипажей судов составляет порядка 44 %, а доля в командном составе экипажа лишь 21 %.

Большинство судов отрасли внутреннего водного транспорта выработали по 2-3 срока службы. Износ государственного технического речного флота составляет 85 %. В настоящее время ведется работа по их поэтапному обновлению и модернизации.

В целях снижения рисков возникновения аварийной ситуации на судоходных шлюзах в 2009 году начата реализация проекта по реконструкции Усть-Каменогорского и Бухтарминского шлюзов. Однако имеются проблемные вопросы, связанные с техническим состоянием на Шульбинском шлюзе, затягивание в решении которых может привести к разрушению шлюза и затоплению ниже расположенных населенных пунктов Прииртышья.

Безопасность на транспорте

Организация эффективного контроля за обеспечением безопасности на транспорте одна из первоочередных задач, и является одной из составляющих по обеспечению высокого уровня развития отрасли.

Основными факторами, обуславливающими уровень аварийности на

транспорте, являются:

- 1) недостаточная квалификация и низкая дисциплина участников транспортного процесса;
- 2) несоблюдение технологических процессов организации перевозок;
- 3) недостаточная материально-техническая оснащенность органов транспортного контроля;
- 4) физический износ и неудовлетворительное техническое состояние транспортных средств.

Несмотря на динамику ежегодного снижения уровня аварийности 2006 - 2009 годах количество и тяжесть транспортных происшествий по-прежнему находится на высоком уровне.

Результаты государственного контроля, осуществляемого органами транспортного контроля за выполнением требований законодательных и иных нормативных правовых актов в сфере транспорта за 2009 год показали, что количество выявленных нарушений увеличилось в 1,8 раза.

В 2009 году на автодорогах республики произошло 12 534 дорожно-транспортных происшествий (далее - ДТП). В сравнении с аналогичным периодом прошлого года число ДТП на автомобильном транспорте снизилось на 8,8 %. По данным статистики в 2009 году свыше 87 % ДТП совершено по вине водителей.

Свыше 75 % (2,4 млн.) автомобилей находятся в эксплуатации более 7 лет и по западным стандартам являются устаревшими.

По состоянию на 1 января 2010 года количество АТС составило 3 128,9 тыс.ед. (2 621,1 тыс. легковых, 370,5 тыс. грузовых АТС и 92,4 тыс. автобусов).

В 2009 году на сети железных дорог РК произошло 664 транспортных происшествий, допущено 158 нарушений безопасности движения. При этом 45 % от общего количества нарушений является по причине изношенности инфраструктуры и подвижного состава.

Количество железнодорожного подвижного состава в государственном реестре по состоянию на 1 января 2010 года составило 127 476 ед. (тяговый подвижной состав - 5 355 ед., грузовой - 119 104 ед., пассажирские - 3 017 ед.).

В сфере водного транспорта за период с 2008 - 2009 годы произошло 36 транспортных происшествий. Порядка 90 % всех аварийных случаев и транспортных происшествий с судами произошли по причине недостаточной квалификации и отсутствия профессиональных навыков судоводителей.

Число зарегистрированных на 1 января 2010 года морских судов составило 250 ед., речных - 864 ед. и маломерных - 25 464 ед.

Общая изношенность судов специального водного транспорта, имеющих у территориальных органов транспортного контроля, превышает 90 %, что

негативно отражается на эффективности ведения контроля на водном транспорте

Недостаточное материально-техническое оснащение органов транспортного контроля, существенно влияет на состояние безопасности транспортно-коммуникационного комплекса.

При этом важнейшим составляющим государственного регулирования в транспортно-коммуникационном комплексе для обеспечения безопасности является осуществление государственного контроля единым органом.

Транзитный потенциал и логистика

Сноска. Глава с изменениями, внесенными постановлением Правительства Р К от 05.03.2013 № 214.

Казахстан находится в центре коммуникационного потока между Европой и Азией и обладает огромным транспортным потенциалом, который способен реализовать национальный транзитный ресурс. Необходимо использовать это уникальное геополитическое положение. Фактически, при осуществлении внутриконтинентальных перевозок по большинству маршрутов в направлении Север - Юг и Запад - Восток регион невозможно обогнуть, что тем самым представляет сильную сторону центрально-азиатских транспортных коридоров.

В последние годы в связи с углублением процесса глобализации международных экономических связей на Евразийском континенте и ростом грузопотоков между Восточной Азией и Европой актуальной становится возрождение великого "Шелкового пути" - создание комплексного евразийского трансконтинентального моста.

Активизация торгово-экономических отношений стран Юго-Западной, Южной и Юго-Восточной Азии со странами СНГ и Европы становится важнейшим фактором развития экспортно-импортных и транзитных возможностей Казахстана. Вместе с тем, большие надежды в Центральной Азии возлагаются на создание новых транспортных маршрутов, которые соединят регион с Китаем и дадут возможность переориентировать часть экспортируемых китайских грузов в направлении Ближнего Востока и Европы на центрально-азиатские магистрали.

Одним из важнейших факторов является динамично развивающаяся экономика Китая, демонстрирующего чрезвычайно высокие темпы внешнеторгового оборота (около 1,7 трлн. долл. США по итогам 2006 года), главным партнером которого является ЕС. Более того, Китай заинтересован в осуществлении перевозок товаров из Японии, Кореи и стран Юго-Восточной Азии в Европу, где третья часть маршрута приходится на нашу территорию, что позволит нам получать большие доходы от транзита.

В настоящее время объем товарооборота между Европой и Азией составляет

порядка 700 млрд. долл. США, по некоторым прогнозам к 2015 году данный показатель достигнет 1 трлн. долл. США, доход от транзита Казахстана прогнозируется около 1,1 млрд. долл. США к 2015 году (в 2007 году - 500 млн. долл. США). В целом транзитные потоки в направлениях Юго-Восточная и Восточная Азия - Европа оцениваются примерно в 330-400 млрд. долл. США, при этом до 20 % этих потоков могут проходить через территорию Казахстана.

Иран является важным коридором на пути к портам Персидского залива и Индийского океана, а также к рынку Турции и ЕС, и прилагает серьезные усилия для развития новых транспортных коридоров и инфраструктурных объектов, позволяющих иностранным грузоотправителям более широко использовать иранскую территорию в транзитных операциях.

Наиболее стабильным рынком и ключевым грузополучателем и грузоотправителем в Южной Азии является Индия, что связано с быстрыми темпами промышленного производства и ростом иностранных инвестиций в производственную сферу. Ежегодный рост индийской экономики составляет порядка 9-10 %, экспорт индийских товаров в США сейчас в процентном соотношении растет гораздо быстрее, чем китайский, хотя и в гораздо меньших объемах, а более 2/3 иностранных инвестиций в индийскую экономику были направлены в сферу производства.

Все проекты строительства и электрификации в железнодорожной отрасли в первую очередь направлены на создание новых транзитных коридоров, развитие оптимальной сети, сокращение расстояния и времени доставки.

Развитие транзитного потенциала РК в области осуществления трансконтинентальных перевозок во многом зависит от развития пролегающих по территории республики транспортных коридоров и их ответвлений:

1) Международный транспортный Коридор Европа - Кавказ - Азия (далее - ТРАСЕКА): основное направление через порт Туркменбаши - Сарыагаш - Достык, ответвление Актау - Достык (протяженность - 3 836 км; срок доставки по РК - 19 суток; за 2007 год транзитом перевезено 30 тыс. тонн, 2008 год - 37 тыс. тонн, 2009 год - 29 тыс. тонн);

2) Коридор Север - Юг: Северная Европа - страны Персидского залива через Россию и Иран с участием Казахстана на участках морской порт Актау - регионы Урала России - Никельтау - Актау и обратно (протяженность - 1 235 км, срок доставки по РК - 7 суток; за 2008 год транзитом перевезено 11 тыс. тонн, 2009 год - 2 32 тыс. тонн);

3) Среднеазиатский коридор: Сарыагаш - Озинки, Озинки - Сарыагаш (протяженность - 2 147 км; срок доставки по РК - 11 суток; за 2007 год транзитом перевезено 1 137 тыс. тонн, 2008 год - 1 453 тыс. тонн, 2009 год - 766 тыс. тонн);

4) Трансазиатский коридор (северное направление): Достык - Петропавловск,

Петропавловск - Достык (протяженность - 1 910 км; срок доставки по РК - 10 суток; за 2007 год транзитом перевезено 111 тыс. тонн, 2008 год - 177 тыс. тонн, 2009 год - 72 тыс. тонн);

5) Трансазиатский коридор (центральное направление): Достык - Сарыагаш, Сарыагаш - Достык (протяженность - 1 831 км; срок доставки по РК - 9 суток; за 2007 год транзитом перевезено 1 300 тыс. тонн, 2008 год - 1 834 тыс. тонн, 2009 год - 2 034 тыс. тонн).

Мировая практика международных перевозок свидетельствует о том, что обеспечение конкурентоспособности транспортных маршрутов не исчерпывается решением только технических проблем. Важнейшее, часто решающее значение имеет устранение нефизических препятствий на пути движения транзитных грузопотоков, таких как отсутствие согласованной со всеми заинтересованными сторонами политики по развитию международных транспортных коридоров, несовершенство технологии пропуска грузов через пограничные переходы, недостаточное информационное обеспечение в правовой сфере и др.

В 2009 году по основным транспортным коридорам организовано и пропущено 683 контейнерных поездов в т.ч. по коридорам:

- 1) ТРАСЕКА - 29 поездов;
- 2) Центральный коридор Трансазиатской железнодорожной магистрали (далее - ТАЖМ) - 516 поездов;
- 3) Пятый коридор Организаций содружеств железных дорог (далее - ОСЖД) - 46 поездов;
- 4) Транссиб - 92 поезда.

Помимо данных контейнерных поездов были организованы разовые (демонстрационные) отправки 4 (четырёх) контейнерных поездов по маршрутам которые не входят в вышеуказанные коридоры:

- 1) Аксу 1 - Херсон, 1 поезд с грузом - ферросплавами;
- 2) Аксу 1 - Рига - Краста, 1 поезд с грузом - ферросплавами;
- 3) Жинишке - Рига - Краста, 1 поезд с грузом - ферросплавами;
- 4) Бусловская - Жаксы, с грузом - сельхозтехника.

Через территорию Казахстана проходят 70 международных воздушных коридоров. Сеть воздушных международных транзитных сообщений за период с 1995 по 2009 годы увеличилась с 5 тыс. км до 75 тыс. км. В аэропортах Алматы, Астаны, Караганды и Атырау регулярно осуществляют дозаправки грузовые ВС Боинг-747 авиакомпаний "EL AL" (Израиль), "KLM" (Нидерланды), "FedEx" (США), и др.

Продолжена реализация самого крупного в Казахстане проекта по организации трансконтинентального автотранспортного коридора Западная Европа – Западный Китай, который проходит по территории Казахстана и России

с выходом на страны Западной Европы. В составе проекта предусматривается реконструкция всех выходов на коридор из стран Центральной Азии, в том числе Узбекистана и Кыргызстана. Общая протяженность маршрута составляет 8 445 км, в том числе: по России – 2 233 км, по Казахстану – 2 787 км (подлежит реконструкции – 2 452 км), по Китаю – 3 425 км.

Порт Актау является составляющей частью трех международных транспортных коридоров: ТРАСЕКА, Север - Юг, Иногейт.

Общий объем грузов, перевозимый в Каспийском бассейне в водном сообщении, составляет порядка 30 млн. тонн. При этом доля порта Актау составляет около 38 % от суммарного объема.

Мировой опыт и уровень развития логистики

Сноска. Раздел 3 дополнен главой в соответствии с постановлением Правительства РК от 05.03.2013 № 214.

Опыт ряда европейских государств (Нидерланды, Германия, Польша, Венгрия, Чехия, Австрия) показывает, что данные страны рассматривают транзитные услуги как существенные статьи доходов своих бюджетов. Так, доля доходов от услуг транзита в общем объеме экспорта услуг Голландии составляет до 40 %, которая стала важнейшим транзитным перекрестком Европы за счет развитой инфраструктуры и транспортно-логистической сети. В Казахстане данный показатель сегодня не достигает уровня 1 %.

Казахстан также может использовать опыт стран Европы, не имеющих выхода к морю, таких как Австрия и Венгрия, которые имеют определенное сходство со странами Центральной Азии, так как расположены в центре европейских грузопотоков.

Развитие хабов и терминальной сети внутри страны и в соседних регионах позволила Германии стать крупнейшим в Европе центром распределения грузопотоков. Хабы расположены на ключевых транспортных коридорах Европы, охватывающих грузопотоки Севера (Мальмо), Юга и Юго-Востока (Зальцбург), Запада и Юго-Запада (Париж). Центральный хаб Фридевальд объединяет хабы за пределами Германии в единое целое, обеспечивая эффективное распределение грузов.

Создание эффективной таможни стало одним из ключевых факторов развития Сингапура как мирового торгового хаба. Эффективность была достигнута путем внедрения принципа одного окна и электронного декларирования товаров и соответственно сокращения сроков прохождения таможенных процедур.

Уровень развития транспортной логистики Казахстана в международной торговле

Сноска. Раздел 3 дополнен главой в соответствии с постановлением Правительства РК от 05.03.2013 № 214.

Согласно показателям уровня эффективности логистики LPI Всемирного Банка (далее – ВБ) Казахстан в 2012 году занял 86 место среди 155 стран.

На сегодняшний день Казахстан находится на 176 месте в рейтинге "Doing Business" Всемирного Банка по индикатору "Международная торговля" - 2012 из 183 стран мира. Согласно отчету ВБ основные издержки и соответственно низкий показатель в международной торговле формируются за счет высокочрезмерной логистики, куда входят, в том числе и процедуры оформления разрешительных документов и их большой перечень, состояние инфраструктуры и процедура обработки грузов в терминалах, и другие транспортные издержки.

Все это влияет на время, стоимость и качество услуг, что в конечном счете приводит к сдерживанию торговли и соответственно к поиску грузоотправителями более благоприятных условий транспортировки.

Транспортно–логистическая система является основным инструментом реализации экономических связей между регионами Казахстана, а также главным проводником экспорта казахстанских товаров на мировые рынки.

В 2011 году товарооборот Казахстана со странами мира составил 126,2 млрд. долларов США, где рост к предыдущему году составил 41,8 %. При этом наибольший показатель товаров и услуг приходится на Европу, где доля казахстанского экспорта составляет 69,8%. Основные показатели транспортировки грузов всеми видами транспорта приходятся на экспортные и внутренние перевозки, доля транзита в грузоперевозках составляет 0,6 %.

Объем экспортных операций Казахстана к 2020 году может вырасти в 1,5 раза с 96 млн. тонн до 147 млн. тонн, что потребует от ТЛС обслуживания дополнительных грузопотоков в Россию, Китай и Южную Корею, Европу, Среднюю Азию. Также ожидается, что объем торговых операций между сопредельными Казахстану странами вырастет в 1,5 раза и достигнет 1 трлн. долл. США к 2020 году, что создает потенциал транзита через Республику Казахстан. Наибольший рост товарооборота прогнозируется между КНР и странами Европы и Россией. Учитывая это, наиболее перспективным транзитным коридором для развития является коридор "Китай – Европа" и "Китай – РФ".

Состояние транспортно-логистической системы и услуг в Республике К а з а х с т а н

**Сноска. Раздел 3 дополнен главой в соответствии с постановлением
Правительства РК от 05.03.2013 № 214.**

В Казахстане доля расходов в год на развитие транспортной логистики невелика и не превышает 1 % от ВВП, в то время как в ведущих Европейских странах на логистику приходится свыше 7 % ВВП.

Динамика казахстанского рынка логистических услуг в последние два-три года определяется ростом потребностей в транспортировке и складировании

г р у з о в .

По имеющимся оценкам существующая база для перевозок мелкопартионных грузов и контейнеров в междугороднем сообщении удовлетворяет в данное время не более чем на 30 % потребности. В среднем потребность Казахстана в складских помещениях в 2009 году составила 6,2 млн. кв.м. Соотношение предложения и спроса по Казахстану составляет 0,84. Фактически имеется 5,2 млн. кв. метров складских помещений торговых предприятий, из которых 2 % - склады класса "А" (современные профессиональные склады), 13 % - склады класса "В" (полупрофессиональные склады) и более 85 % - непригодные склады класса "С".

В свою очередь, положение Казахстана в центре евразийского континента между крупнейшими торговыми партнерами Китаем и Европой формирует главный вызов для развития ТЛС.

Стратегически важным для Казахстана является реализация мега-проекта трансконтинентального автодорожного транзитного коридора "Западная Европа – Западный Китай", поддержанного Россией, Китаем и ЕС.

В целях дальнейшего расширения пропускной способности существующей железнодорожной сети страны важными проектами являются строительство железных дорог "Жезказган – Бейнеу" и "Аркалык – Шубаркуль".

Для создания полной инфраструктуры мультимодальных перевозок к 2015 году необходимо ввести в эксплуатацию дополнительные транспортно-логистические центры по республике.

При этом возможна организация согласованной работы сухого порта Хоргос с морским портом Актау, как основным казахстанским транспортным узлом на международных коридорах ТРАСЕКА и Север–Юг, в целях диверсификации имеющихся транзитных маршрутов в сообщении Азия – Европа.

Одним из наиболее оптимальных звеньев данной интеграции является использование универсальных морских паромов. В настоящее время с порта Актау все паромные перевозки осуществляются в направлении порта Баку. На данном направлении стопроцентную долю рынка занимают паромный флот Каспийского морского пароходства (КАСПАР, Азербайджанская Республика).

Паромные суда играют особую роль в морских перевозках, выполняя функции "плавающих мостов" на мировых транспортных коммуникациях, разделенных водными преградами.

Однако в настоящее время существующая мощность морского порта Актау по паромным переправам недостаточна для обеспечения планируемого грузопотока. В этой связи, требуются увеличение производственных мощностей существующих портов или создание новой портовой инфраструктуры с паромными терминалами.

Перспективные и привлекательные транспортно-транзитные узлы, соединяясь в единую опорную транспортно-логистическую цепь, станут неотъемлемой составляющей Евроазиатских транспортных коридоров, проходящих по территории Казахстана.

Создание новых транспортных маршрутов, которые соединят регион Центральной Азии с Китаем, дадут возможность переориентировать часть экспортируемых китайских грузов, а также из стран Юго-Восточной Азии в направлении Ближнего Востока и Европы на центрально-азиатские магистрали, в т. ч. через территорию Казахстана. Реализация проектов позволит значительно увеличить объем транзита по железнодорожным магистралям Казахстана.

Транзитные возможности Казахстана

Сноска. Раздел 3 дополнен главой в соответствии с постановлением Правительства РК от 05.03.2013 № 214.

В осуществлении транзитных перевозок через территорию Республики Казахстан задействованы практически все виды транспорта. Показатели объемов транзитных перевозок и доход по видам транспорта представлены в таблицах 1 и 2.

Таблица 1: показатели объемов транзитных перевозок через территорию Республики Казахстан

Вид транспорта	Единица измерения	Объем транзита за 2010 г.	Объем транзита за 2011 г.
Железнодорожный	млн. тонн	13,9	15,37
Автомобильный	млн. тонн	0,8	0,96
Воздушный	млн. с-км	131,0	155,7
Водный	млн. тонн.	0,112	0,169
ИТОГО	млн. тонн	14,812	16,5

Таблица 2: доходы от транзита по территории Республики Казахстан

Вид транспорта	Единица измерения	Доход за 2010 г.	Доход за 2011 г.
Железнодорожный	млрд. тенге	92,8	126,9
Автомобильный за счет сборов за транзитный проезд	млрд. тенге	0,06	0,062
Воздушный	млрд. тенге	16,5	19,1
Водный	млрд. тенге	0,17	0,094
ИТОГО	млрд. тенге	109,53	146,2

На сегодняшний день для внутренней части Европы (Польша, Австрия, Чехия, Словакия, Венгрия, Беларусь, Украина и др.) трансказахстанский наземный маршрут будет являться предпочтительным по следующим причинам:

1) географическое положение в центре Евразийского материка – значимое звено в транспортном сообщении Европа – Азия;

2) стремительное экономическое развитие Китая, на долю которого сегодня приходится 50 % товарооборота между Азией и Европой: реализация программ освоения западных регионов "Go west" и "Большой скачок", развитие маршрутов на территории Китая в направлении Восток – Запад;

3) Таможенный союз и Единое экономическое пространство между Белоруссией, Казахстаном и Россией, предусматривающие унифицированные тарифы, единую таможенную территорию на рубеже со странами ЕС и Китаем;

4) мощные капиталовложения Казахстана в инфраструктуру в период 2009 – 2016 гг.:

завершение строительства железнодорожных линий: Коргалдын – Жетыген, Узень – гос.граница с Туркменистаном – Горган (Иран);

начало строительства в 2012 году железнодорожных линий Жезказган – Бейнеу и Аркалык – Шубарколь, спрямляющих инфраструктурные сети, сокращая тем самым маршрут транспортировки через Казахстан;

реализация проекта СЭЗ "Хоргос – Восточные ворота";

строительство автомобильной дороги "Западный Китай – Западная Европа";

расширение морского порта Актау в северном направлении;

развитие портовой инфраструктуры с паромным комплексом в порту Курык;

развитие аэропортовой инфраструктуры;

строительство сети терминалов и транспортно-логистических центров на территории РК.

Таким образом, реализация высоких скоростей и стабильных сроков прохождения всего маршрута, обеспечение высокого уровня сервиса, позволяющего минимизировать вовлечение грузоотправителя в процесс транспортировки, обеспечение сохранности с возможностью отслеживать груз на всем пути, сокращение стоимости за счет минимизации непроизводительных затрат в контексте глобализации и текущих потребностей в быстром продвижении услуг системы поставок, позволят сделать Казахстан составным звеном в глобальной системе ценообразования.

За последние 5 лет политика китайского Правительства способствовала развитию своих западных и центральных регионов. Это будет продолжаться последующие 5-10 лет с учетом развития западных провинций КНР и политики Китая в использовании собственной инфраструктуры для доставки грузов из Восточного Китая на Запад.

Основные проблемы развития транспортной логистики в Казахстане

Сноска. Раздел 3 дополнен главой в соответствии с постановлением Правительства РК от 05.03.2013 № 214.

Реализация транзитного и экспортного потенциала Казахстана, а также поддержание экономического роста требуют от транспортно-логистической

системы страны высокой интеграции в ключевые международные транспортные коридоры, в т.ч. и для влияния на распределение грузопотоков; высокой скорости, своевременности, доступности и надежности перевозки; удобства пользования транспортными услугами. При этом текущее состояние транспортно-логистической системы не позволяет ей соответствовать ни одному из предъявляемых требований. Ключевые проблемы грузовых перевозок можно разделить на следующие группы:

- 1) инфраструктурные ограничения и дефицит подвижного состава;
- 2) отсутствие системного управления коридорами;
- 3) низкий уровень логистического сервиса;
- 4) институциональные ограничения в системе управления;
- 5) недостаток компетенций и современных технологий.

В частности, одной из основных инфраструктурных проблем грузовых перевозок является высокий износ магистральной железнодорожной сети. По состоянию на конец 2011 года протяженность пути с неудовлетворительной оценкой составила 421 км. При этом средняя скорость движения грузовых поездов (средневзвешенная) составила 69,1 км/час.

Аналогичной проблемой, но уже в автотранспортной инфраструктуре является дефицит автодорог высокого класса. Так, протяженность дорог I-го и II-го класса составляет 19 % от общей протяженности автомобильных дорог республиканского значения, 21 % существующей автодорожной сети находится в неудовлетворительном состоянии. Среди причин обозначенной проблемы можно выделить неразвитость механизмов привлечения частных инвестиций (различные схемы ГЧП) в развитие автотранспортной инфраструктуры. Как следствие Республике Казахстан можно ожидать снижение доли рынка транзитных перевозок и уход грузов на конкурирующие маршруты, а также снижение уровня безопасности на автомобильном транспорте.

Отдельной проблемой являются недостаточная пропускная способность действующих транспортно-логистических центров (далее – ТЛЦ) на границе с КНР – ключевым экспортером в Западную Европу, транзитный путь в которую проходит по территории Казахстана, а также слабое присутствие в ключевых точках формирования и погашения грузов за пределами страны – в КНР, РФ и Западной Европе. Одной из причин можно назвать отсутствие системного подхода к развитию сети ТЛЦ. Только в последнее время начал активно развиваться МЦПС "Хоргос", который снимет пропускные ограничения на границе с КНР. Причиной слабого присутствия Республики Казахстан в зарубежных точках формирования и погашения грузов являются недостаточно активная позиция в развитии альянсов и партнерств с зарубежными игроками, слабая координация усилий в развитии международных транспортных коридоров

со странами, по территории которых они проходят.

Ограниченные возможности по обеспечению обратной загрузки порождают проблему дефицита контейнеров, что также снижает возможности РК по наращиванию объемов транзитных грузоперевозок, так как китайская сторона свои контейнера для отправки грузов не предоставляет. Усугубляет ситуацию классификация контейнеров как подвижного состава, что удорожает их использование и ограничивает объемы перевозки из-за недостатка фитинговых платформ.

Негативным образом на возможностях увеличения транзитных и экспортных грузопотоков сказывается недостаточная эффективность таможенных пунктов пропуска, снижающая скорость и предсказуемость сроков прохождения грузами границ Республики Казахстан. Таможенные процедуры в Казахстане длительные – по индексу Всемирного банка LPI эффективности таможни Казахстан в мировом рейтинге занимает 86 место (2012 год).

Ключевые причины: ограниченная пропускная способность инфраструктуры таможенных пунктов пропуска; использование сопроводительных транспортных документов, отличающихся от распространенных в мировой практике; недостаточное использование перевозчиками современных информационных технологий, позволяющих подавать документы в электронном виде и обрабатывать их до подхода грузов.

Поскольку скорость транспортировки является одним из ключевых факторов, влияющих на выбор маршрута для перевозки, длительность таможенных процедур может негативно сказаться на конкурентоспособности Казахстана, как страны-транзитера.

Ключевым недостатком сектора грузовых перевозок в Республике Казахстан является недостаточное использование современных автоматизированных систем управления грузопотоками, трекинга грузов, автоматизации документооборота и др. В совокупности это снижает скорость и надежность грузоперевозок, делая транспортные компании Республики Казахстан относительно непривлекательными для оказания транспортных услуг грузоотправителям.

Кроме того, для развития комплексных логистических услуг сегодня на рынке недостаточный уровень квалифицированного персонала. Основная причина заключается в том, что система подготовки кадров в транспортном секторе Казахстана преимущественно традиционна и не предусматривает обучения комплексным процессам логистического планирования и управления.

3.1 Сильные и слабые стороны, возможности и угрозы

Сноска. Подраздел 3.1 с изменением, внесенным постановлением Правительства РК от 05.03.2013 № 214.

SWOT-анализ**транспортной****отрасли:****Автомобильный транспорт:**

Сильные стороны	Слабые стороны
<p>1) Развитость конкуренции в перевозках;</p> <p>2) Высокая оперативность и мобильность по сравнению с другими видами транспорта;</p> <p>3) Доля автомобильного транспорта в общем объеме перевезенных пассажиров всеми видами транспорта составляет 99 %;</p> <p>4) Доля автомобильного транспорта в общем объеме перевезенных грузов всеми видами транспорта составляет 87 %;</p> <p>5) Заключение соглашений между Правительствами стран по международным перевозкам;</p> <p>6) Развитость транзитных коридоров;</p> <p>7) Широкий географический охват;</p> <p>8) Безальтернативность автомобильного транспорта при перевозках пассажиров и грузов на короткие и средние расстояния;</p> <p>9) Способность круглосуточного оказания услуг;</p> <p>10) Автодороги для отдельных регионов являются единственным транспортным сообщением.</p>	<p>1) Высокий износ и слабое техническое состояние автотранспортных средств</p> <p>2) Высокий уровень дорожно-транспортных происшествий;</p> <p>3) Низкая квалификация и транспортная дисциплина водителей</p> <p>4) Высокий уровень вредных выбросов в атмосферу;</p> <p>5) Слабый предрейсовый контроль водительского состава;</p> <p>6) Не соответствие к требованиям безопасности большинства нерегулярных перевозчиков;</p> <p>7) Недостаточный контроль за перегрузкой автомобилей.</p>
Возможности	Угрозы
<p>1) Повышение уровня качества транспортных и дорожных услуг;</p> <p>2) Внедрение экологически безопасных технологий;</p> <p>3) Внедрение цифровых тахографов в целях повышения безопасности автоперевозок;</p> <p>4) Внедрение энергосберегающих технологий, повышение экономической эффективности работ;</p> <p>5) Повышение уровня мультимодальных, контейнерных, контейнерных перевозок;</p> <p>6) Развитие транспортных логистических систем;</p> <p>7) Строительство новой, реконструкция и модернизация существующей инфраструктуры;</p> <p>8) Внедрение централизованной системы диспетчерского управления;</p> <p>9) Разработка новых и переработка существующих стандартов с гармонизацией</p>	<p>1) Увеличение аварийности вследствие высокого физического износ автотранспортных средств</p> <p>2) Снижение скорости перевозок из-за чрезмерного накопления автотранспортных средств на улицах крупных городов</p> <p>3) Экологическая опасность в местах большого скопления автотранспортных средств;</p> <p>4) Уменьшение числа казахстанских перевозчиков на международном рынке транспортных услуг из-за создани</p>

их с международными требованиями; 10) Лицензирование деятельности автомобильных перевозчиков.	искусственных барьеров в других государствах.
---	--

Железнодорожный транспорт:

Сильные стороны	Слабые стороны
<p>1) Доля железнодорожного транспорта в грузообороте всех видов транспорта составляет более 60 %;</p> <p>2) Наличие транзитных железнодорожных международных коридоров;</p> <p>3) Полная технологическая совместимость с железнодорожными системами транспортного пространства колеи 1520 мм;</p> <p>4) Географический охват;</p> <p>5) Безальтернативность железных дорог при перевозках массовых насыпных грузов;</p> <p>6) Резервы пропускной способности;</p> <p>7) Способность всесезонного круглосуточного оказания услуг железнодорожного транспорта;</p> <p>8) Геополитическое расположение РК в центре Евразийского континента.</p>	<p>1) Значительный физический и моральный износ основных средств (инфраструктуры и подвижного состава);</p> <p>2) Дефицит парка подвижного состава;</p> <p>3) Низкий уровень внедрения инноваций и автоматизации процессов;</p> <p>4) Перекрестное субсидирование пассажирских перевозок за счет грузовых и низкодоходных за счет высокодоходных;</p> <p>5) Монополизированность в силу высоких барьеров входа в рынок перевозок;</p> <p>6) Несовершенная институциональная структура отрасли;</p> <p>7) Устаревшие технологии и устаревшая база технических нормативов;</p> <p>8) Затратные и непроизводительные технологии и методы управления производством;</p> <p>9) Недостаточный уровень качества и ассортимента оказываемых услуг железнодорожного транспорта;</p> <p>10) Отсутствие сети отечественных научно-исследовательских центров.</p>
Возможности	Угрозы
<p>1) Развитие механизма ГЧП;</p> <p>2) Внедрение передовых технических и экологических регламентов, стандартов, модернизация активов;</p> <p>3) Стабильный спрос на железнодорожные перевозки и сопутствующие услуги;</p> <p>4) Возможность привлечения инвестиций, как через открытие рынка, так и за счет продажи пакетов акций государственных компаний;</p> <p>5) Стимулирование предложения услуг на рынке и повышение качества за счет развития конкуренции при дерегулировании тарифов на перевозку;</p> <p>6) Решения о государственном субсидировании перевозки социально значимых грузов;</p> <p>7) Решения о государственном субсидировании обновления подвижного</p>	<p>1) Потеря финансовой устойчивости железнодорожного транспорта ввиду морального и физического износа основных средств, устаревших технологий;</p> <p>2) Риски аварий и техногенных катастроф вследствие высокого износа и отказов оборудования в железнодорожном транспорте;</p> <p>3) Неполный объем субсидирования убытков перевозчика от перевозок пассажиров по социально значимым маршрутам из государственного бюджета;</p> <p>4) Зависимость объема грузоперевозок от колебаний мировых цен на сырье;</p> <p>5) Полная неопределенность стратегических сценариев будущего при сохранении существующих принципов, механизмов и сфер ценового и неценового антимонопольного регулирования;</p> <p>6) Сохранение дискриминационного по отношению к Национальной компании (АО "НК "КТЖ") регулирования на открытых сегментах рынка, приводящего к сепарированию доходных и убыточных сегментов рынка между частными и государственным перевозчиком;</p>

<p>состава, задействованного в пассажирских перевозках;</p> <p>8) Увеличение доли железнодорожного транспорта в общем грузообороте и пассажирообороте при дерегулировании услуг за счет повышения его конкурентоспособности (качество, ассортимент) в сегментах перевозок занятых автотранспортом.</p>	<p>7) Политика сдерживания тарифов, приводящая к сокращению активов отрасли;</p> <p>8) Отказ в субсидировании и сокращение объема субсидирования социально значимых перевозок из государственного бюджета;</p> <p>9) Снижение спроса на перевозку грузов вследствие строительства промышленных объектов ближе к источникам сырья;</p> <p>10) Появление новых альтернативных маршрутов на территории соседних стран, ориентированных на транзитные перевозки.</p>
--	--

Водный транспорт:

Сильные стороны	Слабые стороны
<p>1) Геополитическое расположение РК в центре Евразийского континента;</p> <p>2) Прохождение основных транзитных коридоров между Европой и Азией по территории Казахстана;</p> <p>3) Развитость инфраструктуры смежных видов транспорта;</p> <p>4) Наличие экспортоориентированной грузовой базы;</p> <p>5) Расширение международно-договорной базы с прикаспийскими государствами.</p>	<p>1) Значительный физический и моральный износ основных средств;</p> <p>2) Низкая плотность водных путей;</p> <p>3) Зависимость от навигационного периода на внутренних водных путях;</p> <p>4) Высокая конкуренция со стороны прикаспийских стран;</p> <p>5) Зависимость от портовой инфраструктуры государств-контрагентов;</p> <p>6) Отсутствие свободного выхода в мировой океан.</p>
Возможности	Угрозы
<p>1) Создание условий для развития рыночных процессов в транспортной отрасли;</p> <p>2) Внедрение энергосберегающих технологий и повышение экономичности работы транспорта;</p> <p>3) Развитие механизма ГЧП;</p> <p>4) Активное взаимодействие с международными и региональными организациями по развитию международных транспортных коридоров РК;</p> <p>5) Внедрение передовых технических и экологических регламентов, стандартов, модернизация транспортных активов;</p> <p>6) Переориентация части объема сухих грузов на отечественного перевозчика;</p> <p>7) Повышение рентабельности внутриобластных перевозок водным транспортом;</p> <p>8) Повышение статуса казахстанских морских специалистов.</p>	<p>1) В случае реализации макроэкономических рисков возможно снижение спроса на транспортные услуги, что также скажется на целевых показателях;</p> <p>2) Опережающий по сравнению с инфляцией рост внутренних цен на энергоносители приводит к увеличению издержек государственных и частных транспортных предприятий, расходов на приобретение топлива;</p> <p>3) Техногенные и экологические;</p> <p>4) Недостаточные меры государственной поддержки отечественного морского перевозчика и снижение его конкурентоспособности;</p> <p>5) Приверженность к традиционным видам транспорта;</p> <p>6) Снижение привлекательности морской отрасли.</p>

Авиационный транспорт:

--	--

Сильные стороны	Слабые стороны
<p>1) Аэропорты Казахстана в основном расположены на пути воздушных трасс, соединяющих Европу с Азией, Юго-Восточной Азией, вследствие чего имеется существенный потенциал расширения международных воздушных сообщений и увеличения полетов казахстанских авиакомпаний в ближнее и дальнее зарубежье;</p> <p>2) Наличие нескольких альтернативных международных воздушных коридоров, соединяющих Европу с Азией, Юго-Восточной Азией;</p> <p>3) Развитость инфраструктуры смежных видов транспорта.</p>	<p>1) Несовершенная институциональная структура отрасли;</p> <p>2) Отсутствие гибкой тарифной политики, жесткое регулирование стоимости услуг государственными органами не позволяют аэропортам в полной мере реализовать мероприятия по привлечению иностранных ВС для технических, транзитных посадок в аэропортах;</p> <p>3) Дорогостоящее авиатопливо и его недостаточное производство на отечественных нефтеперерабатывающих заводах приводят к удорожанию стоимости авиационных услуг;</p> <p>4) Износ основных производственных фондов (взлетно-посадочные полосы и терминалы) и отсутствие современной спецтехники для обслуживания ВС западного производства в региональных аэропортах.</p>
Возможности	Угрозы
<p>1) Создание условий для развития рыночных процессов в транспортной отрасли;</p> <p>2) Внедрение энергосберегающих технологий и повышение экономичности работы транспорта;</p> <p>3) Развитие механизма ГЧП;</p> <p>4) Активное взаимодействие с международными и региональными организациями по развитию международных транспортных коридоров РК;</p> <p>5) Внедрение передовых технических и экологических регламентов, стандартов, модернизация транспортных активов;</p> <p>6) В Казахстане существует потенциал роста платежеспособного спроса на авиаперевозки;</p> <p>7) Казахстан обладает большим экономическим потенциалом и находится в выгодном географическом положении. Сеть воздушных линий авиакомпаний функционирует удовлетворительно;</p> <p>8) Совершенствование правовой и нормативно-технической базы отрасли, переход на техническое регулирование.</p>	<p>1) В случае реализации макроэкономических рисков возможно снижение спроса на транспортные услуги, что также скажется на целевых показателях;</p> <p>2) Опережающий по сравнению с инфляцией рост внутренних цен на энергоносители приводит к увеличению издержек государственных и частных транспортных предприятий, расходов на приобретение топлива;</p> <p>3) Сокращение бюджетного финансирования;</p> <p>4) Риски аварий и техногенных катастроф вследствие высокого износа и отказов оборудования;</p> <p>5) Сопредельными с Казахстаном странами проводится активная работа по переориентации потоков транзитного воздушного движения через свои территории, что может оказать угрозу транзитному авиатранспортному потенциалу Казахстана;</p> <p>6) Проблемы и трудности, связанные с отделением авиакомпаний от аэропортов и поиском авиакомпанией ниши на рынке;</p> <p>7) Наличие устаревающего и многотипного самолетного парка, поддержание которого в исправном техническом состоянии требует значительных усилий и средств, экономически неэффективного в топливном отношении, не соответствующего экологическим нормам, принятым в большинстве стран мира и малопривлекательного для пассажиров;</p> <p>8) Значительное количество</p>

нерентабельных авиалиний, существование которых не оправдано разумными нуждами авиакомпаний и экономическими соображениями.

Транспортный контроль:

Сильные стороны	Слабые стороны
<p>1) Осуществление государственного контроля единым органом;</p> <p>2) Наличие территориальных органов позволяющее обеспечить контроль за субъектами;</p> <p>3) Возможность предупреждения и профилактики нарушений на транспорте путем административного воздействия;</p> <p>4) Применение технических средств контроля;</p> <p>5) Использование новых технологий;</p> <p>6) Расширение нормативно-правовой базы;</p> <p>7) Наличие Системы оценки рисков при осуществлении контроля на транспорте.</p>	<p>1) Значительный физический и моральный износ основных средств (инфраструктуры и подвижного состава)</p> <p>2) Недостаточный уровень внедрения инноваций и автоматизации процессов</p> <p>3) Тяжесть последствий транспортных происшествий;</p> <p>4) Недостаточная материально-техническая оснащенность органов транспортного контроля</p> <p>5) Недостаточная гармонизация национального законодательства с международными договорами.</p>
Возможности	Угрозы
<p>1) Совершенствование системы контроля обеспечения безопасности технико-технологических процессов транспорта;</p> <p>2) Повышение уровня надежности и безопасности транспортной инфраструктуры и процессов технического обслуживания;</p> <p>3) Внедрение передовых технических и экологических регламентов, стандартов, модернизация транспортных активов;</p> <p>4) Обеспечение сохранности сети автомобильных дорог.</p>	<p>1) Техногенный: ненадлежащее состояние транспортных средств инфраструктуры, высокая степень износа и моральная устарелость транспортных средств и инфраструктуры;</p> <p>2) Социогенный: неправомерное вмешательство и функционирование транспорта, терроризм хищения, блокирование путей и транспортных средств, нарушение правил эксплуатации технических средств, несовершенство этих правил и законодательной базы, касающейся транспортного комплекса</p> <p>3) Природный: наводнения, оползни землетрясения, снежные и песчаные заносы на дорогах.</p>

Транспортная логистика

Сильные стороны	Слабые стороны
<p>1) Выгодное географическое расположение Казахстана;</p> <p>2) Развитая сеть транспортной инфраструктуры;</p> <p>3) Создание Специальных экономических зон, в том числе на государственной границе;</p> <p>4) Вхождение в Таможенный союз.</p>	<p>1) Плохое техническое состояние транспортной инфраструктуры;</p> <p>2) Чрезмерные задержки в пунктах пересечения границ;</p> <p>3) Недостаточное использование транспортно-логистических возможностей Казахстана;</p> <p>4) Большое количество порожних перевозок вызвано дисбалансом грузопотока и разницей в оборудовании для экспортного и импортного груза;</p> <p>5) Разница стандартов, необходимых для</p>

	взаимодействия железнодорожных перевозок; 6) Неразвитость мультимодальных перевозок; 7) Износ транспортных средств; 8) Низкий уровень развития контейнерных перевозок.
Возможности	Угрозы
1) Создание единой транспортно-логистической системы; 2) Развитие партнерских отношений; 3) Создание агентской сети предоставления логистических услуг; 4) Развитие мультимодальных перевозок; 5) Обновление транспортных средств.	1) Снижение спроса на логистические услуги; 2) Уход транзитного грузопотока в обход Казахстана; 3) Высокая стоимость перевозок.

3.2 Основные проблемы в развитии транспортной отрасли

Сноска. Подраздел 3.2 с изменением, внесенным постановлением Правительства РК от 05.03.2013 № 214.

В железнодорожной отрасли недостаточно развита сеть железных дорог, растет износ основных средств, дефицит пассажирского подвижного состава; низкий уровень сервиса и отсутствие конкуренции; недостаточное финансирование обновления и развития железнодорожного транспорта; действующие принципы тарифообразования и механизм регулирования исключают ориентированность перевозчика на клиента. Необходимо максимально эффективно реализовать транзитный потенциал страны и привлечь новых (частных) субъектов на развитие железнодорожных линий, которые в свою очередь позволят сформировать конкурентную среду в транспортно-коммуникационном комплексе и увеличить парк транспортных средств.

Кроме того, в рамках обеспечения потребностей экономики в транспортных услугах необходимо уделять особое внимание решению проблем транспортной "тупиковости" и развитию транзитного потенциала моногородов.

Экономическая политика, допускающая на протяжении многих лет перекрестное субсидирование пассажирских перевозок за счет грузовых, а также других отраслей экономики (горнодобывающая, строительная и агропромышленный комплекс) за счет падения железнодорожных тарифов относительно роста цен, приводит к "вымыванию" активов отрасли и ухудшению качества транспортной инфраструктуры государства.

Накопленный износ основных фондов отрасли создает опасность потери технологической устойчивости железнодорожного транспорта и определяет значительную потребность в инвестициях в обновление вырабатывающих свой ресурс подвижного состава и объектов инфраструктуры.

Эффективность железнодорожного транспорта, существующий ассортимент, доступность и качество услуг, предоставляемых пользователям, уровень внедрения инноваций в деятельность не в полной мере отвечают современным

т р е б о в а н и я м

р ы н к а .

В то же время, значительная часть автотранспортной инфраструктуры эксплуатируется за пределами нормативного срока, другая приближается к этому сроку, в связи с чем существенно ухудшается ситуация по безопасности работы транспорта. Отмечается высокая изношенность имеющейся дорожно-эксплуатационной техники; высокая капиталоемкость восстановительных работ; недостаточное финансирование развития сети автодорог республиканского значения и соблюдения межремонтных сроков службы дорог; низкие технические параметры существующих автодорог (по расчетной нагрузке на ось, категории); высокий риск аварийности и смертности на дорогах с двух полосным движением; низкий уровень развития автомобильных дорог областного и районного значений, вследствие недостаточного финансирования из местных бюджетов; отсутствие подъездных автодорог с твердым покрытием к 890 сельским населенным пунктам.

В сфере гражданской авиации основной проблемой является устаревший парк региональных ВС, не соответствующих стандартам ИКАО, дефицит авиационного персонала, особенно летного состава с уровнем английского языка не ниже 4-го в соответствии с требованиями ИКАО; необходимость совершенствования системы государственного регулирования отрасли гражданской авиации и развития конкуренции в сфере авиауслуг с целью приведения в соответствие с международными требованиями; несоответствие ряда региональных аэропортов международным стандартам ИКАО для приема - выпуска В С .

В области водного транспорта наблюдается недостаточная мощность портовой инфраструктуры, слабая развитость сервисной инфраструктуры, дефицит квалифицированных отечественных специалистов, необходима реконструкция судоходных шлюзов; недостаточное количество торгового флота; износ государственного технического флота.

3.2-1 Анализ инновационно-технологического развития отрасли

Сноска. Раздел 3 дополнен подразделом 3.2-1 в соответствии с постановлением Правительства Республики Казахстан от 10.02.2014 № 73

В рамках реализации инновационной политики в области обеспечения транспортной инфраструктурой приоритет будет отдан решению ключевых технологических задач и развитию новых передовых научно-технологических направлений .

В последние годы наблюдаются изменения в транспортной отрасли, связанные с ростом объемов перевозок, нагрузки на ось транспортных средств и интенсивности движения .

В дорожном строительстве приобретают важное значение инновации, в части

новых технологий и дорожно-строительных материалов, способные повысить эффективность государственных инвестиций.

Действующая дислокация стационарных постов транспортного контроля не позволяет, при обширной территории республики, в полной мере контролировать внутренние перевозки грузов, пассажиров и багажа в междугородних, межобластных, внутриобластных сообщениях, таксомоторные перевозки, перевозки крупногабаритных и тяжеловесных транспортных средств, а также международные перевозки.

В данном направлении для обеспечения транспортной безопасности и пресечения осуществления незаконных перевозок на опыте зарубежных стран прорабатывается вопрос внедрения передвижных постов транспортного контроля, оснащенных современными техническими средствами и оборудованием. Эти меры позволят повысить эффективность обеспечения транспортной безопасности, обеспечить сохранность автодорог.

В рамках модернизации инфраструктуры прорабатывается вопрос по развитию систем телекоммуникаций железнодорожного транспорта и внедрения на ее основе инновационных технологий организации и управления перевозочным процессом.

В целях обеспечения безопасности полетов прорабатывается вопрос по развитию и применению современных технологий на воздушном транспорте, в основном в сфере аэронавигационного обслуживания воздушных судов, а также приема и обработки грузов, обслуживания пассажиров в аэропортах.

В сфере водного транспорта для увеличения существующей пропускной способности, помимо развития инфраструктуры порта Актау, прорабатывается вопрос по автоматизации и оптимизации производственных процессов в порту.

3.3 Анализ действующей политики государственного регулирования развития отрасли

С принятием Закона РК от 21 сентября 1994 года "О транспорте в Республике Казахстан" создана правовая основа транспортной отрасли, отвечающая новым социально-экономическим условиям. Разделены функции государственного управления и хозяйственной деятельности, создана адекватная рыночным условиям система государственного регулирования транспортной деятельности.

В железнодорожной отрасли Казахстана государство выполняет три различные по целям и содержанию миссии:

- 1) государство как регулятор;
- 2) государство как собственник и поставщик услуг на транспортном рынке;
- 3) государство как Заказчик и источник финансирования

общественно-значимых услуг и инвестиций в отрасли.

Согласно законодательству ценовое регулирование основывается на балансе интересов поставщиков услуг и потребителей и, как следствие, должно обеспечить максимальное приближение к "справедливым" рыночным ценам.

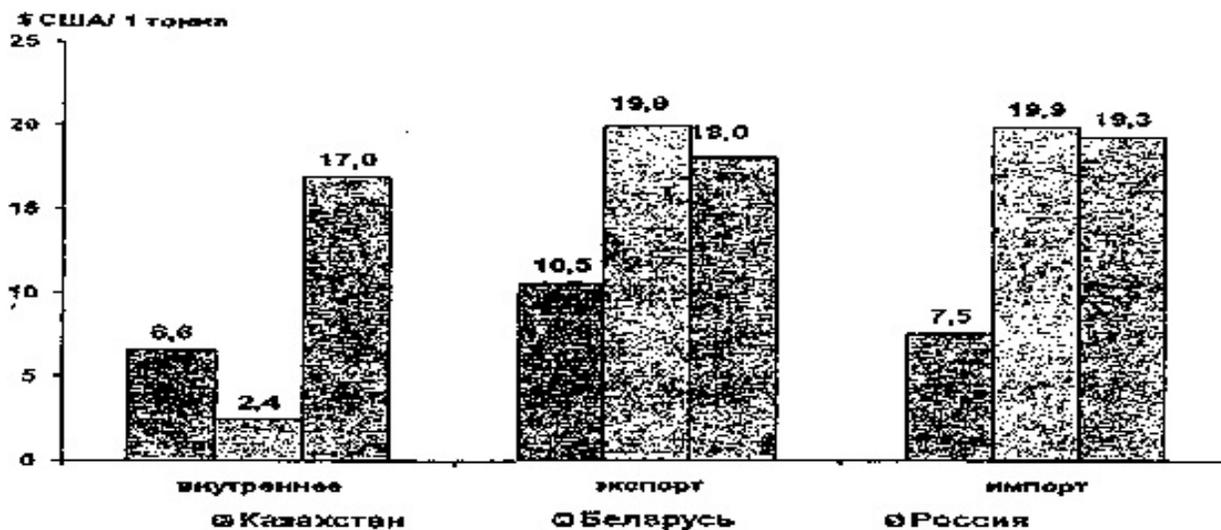
На практике ценовое регулирование используется как инструмент макроэкономической политики для удержания роста железнодорожных тарифов в целях поддержки товаропроизводителей, а также как инструмент социально-экономической политики, обеспечивающей перекрестное субсидирование социально-значимых услуг со стороны рентабельных услуг.

В период с 1997 по 2009 годы динамика роста железнодорожных тарифов составила, в среднем, 5,8 % в год, тогда как индекс потребительских цен ежегодно увеличивался, в среднем, на 9,1 %, а индекс цен промышленности на 13,3 %.

Это конфликтует с задачами государства, как собственника практически всего производственно-технического комплекса железнодорожного транспорта, которые сводятся к обеспечению текущей и долгосрочной финансовой устойчивости отрасли.

Сдерживающая политика ценового регулирования привела к тому, что на сегодняшний день средний уровень железнодорожных тарифов Казахстана в 2,3 раза ниже среднего уровня тарифов РФ и в 1,7 раз ниже тарифов Белоруссии (сравнение в рамках экономической политики в странах Единого таможенного союза).

Диаграмма 4. Сравнение уровня тарифов на перевозку грузов по видам сообщений по железным дорогам Казахстана, Белоруссии, России (на 500 километров)



В действующей бюджетной политике предусмотрено частичное субсидирование убытков перевозчиков, связанных с осуществлением

пассажирских перевозок по социально значимым сообщениям, и никак не предусмотрены обязательства государства по субсидированию субъектов железнодорожного транспорта как поставщиков социально значимых услуг (объекты малодеятельной железнодорожной инфраструктуры).

В период с 2005 по 2009 годы ежегодная сумма выделяемых субсидий из государственного бюджета составила в среднем 9 миллиардов тенге (менее 25 % от потребного объема субсидий).

Кроме этого, убытки от осуществления пассажирских перевозок частично покрывались АО "НК "КТЖ" за счет предоставления временного понижающего коэффициента к тарифам на услуги МЖС, а также установления тарифа на услуги локомотивной тяги для пассажирских перевозок ниже себестоимости.

Таким образом, общий объем выделенных из республиканского и местных бюджетов субсидий на покрытие убытков пассажирских перевозчиков за 2005 - 2009 годы составил 46 124 млн. тенге.

При этом общий объем кросс субсидирования пассажирских перевозок (т.е. с учетом частных пассажирских перевозчиков) за тот же период составил 89 633,3 миллиона тенге, в том числе: 37 739,4 млн. тенге путем предоставления АО "НК "КТЖ" пассажирским перевозчикам временного понижающего коэффициента к тарифам на услуги МЖС; и 51 894 млн. тенге путем установления АО "Локомотив" тарифа на услуги локомотивной тяги для пассажирских перевозок ниже себестоимости.

На диаграмме 5 представлены объемы субсидирования и государственных инвестиций в железнодорожную отрасль в отдельных странах.

Диаграмма 5. Международный опыт экономической политики железнодорожного транспорта

БЮДЖЕТНОЕ СУБСИДИРОВАНИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА (МЛН. ДОЛЛ. США)*

См. бумажный вариант

АО "НК "КТЖ", как поставщик услуг МЖС, и некоторые ее дочерние организации включены в Регистр субъектов естественной монополии по нескольким видам профильной и профильно-вспомогательной деятельности и регулируются Агентством Республики Казахстан по регулированию естественных монополий (далее - АРЕМ).

Существующая практика государственного ценового регулирования железнодорожного транспорта:

- 1) не учитывает специфические нужды клиентов регулируемых поставщиков услуг по перевозке;
- 2) базируется на приоритете конъюнктурных целей над долгосрочными и недофинансировании капитальных вложений;

3) предусматривает "разрешительный" характер на осуществление хозяйственной деятельности на основе законодательных норм, не имеющих рациональной концептуальной основы;

4) не предусматривает механизм автоматического индексирования уровня тарифов в соответствии с мировой практикой и предсказуемости их изменения на среднесрочную перспективу для потребителей;

5) включает процедурные механизмы, которые не позволяют своевременно устанавливать тарифы в соответствии с актуальной экономической конъюнктурой и не обеспечивают реализацию главного критерия установления тарифов в соответствии с законодательством.

Следствием существующей практики регулирования АО "НК "КТЖ", при которой в долгосрочном периоде, средний рост тарифов ниже уровня инфляции, является систематическое недоинвестирование в ее основные средства. Это привело не только к критическому уровню износа активов, но и к реальному дефициту казахстанских вагонов для обслуживания перевозок. Как указано по итогам 2008 года 20 % погрузки в Казахстане обеспечивается неказахстанскими вагонами.

В этом заключается системный долгосрочный эффект действующей регуляторной модели. Механизм регулирования на основе годовых тарифных смет приводит к утере "стратегического фокуса" ценообразования - приоритету конъюнктурных целей тарифного регулирования.

По виду деятельности в государственный Реестр субъектов рынка, занимающих доминирующее (монопольное) положение на товарных рынках соответствующих услуг, включены АО "НК "КТЖ" (услуга по перевозке грузов), АО "Қазтеміртранс" (услуга по предоставлению вагонов в пользование), АО "Локомотив" (услуги локомотивной тяги) и ряд предприятий группы компаний АО "Пассажирские перевозки". При этом анализ рынка, на основании которого АО "НК "КТЖ" и АО "Қазтеміртранс" включены в Реестр, не в полной мере учитывает продуктовые и географические границы рынка и интермодальную конкуренцию со стороны других видов транспорта.

Существующее регулирование цен не позволяет реализовывать маркетинговую продуктовую программу, направленную на увеличение продаж и доходов перевозчика, например, ввод на рынок новых продуктов, таких как, ускоренные перевозки или перевозки в поездах по твердым ниткам графика (расписаниям), способных конкурировать с автомобильными перевозками в соответствующих нишах. В результате, потребители услуг лишены возможности получения качественных и конкурентоспособных услуг.

Фиксированные регулируемые тарифы на перевозку грузов приводит к: недополучению перевозчиком доходов при увеличении цен на продукцию,

потере конкурентоспособности товара при уменьшении цен и увеличения доли транспортной составляющей, возможному снижению объемов грузоотправки, вследствие снижения цен на продукцию.

Приказами АРЕМ от 25 мая 2004 года № 242-ОД и от 5 июля 2004 года № 300-ОД "О тарифах АО "НК "КТЖ" на услуги магистральной железнодорожной сети" с 20 июля 2004 года утверждены и введены в действие тарифы на услуги МЖС при перевозке грузов железнодорожным транспортом, получаемые путем пропорционального разделения базовых ставок Прейскуранта № 10-01 (1989 года издания) на составляющие: инфраструктурную и грузовые перевозки.

В соответствии с данным решением тарифы на перевозку грузов железнодорожным транспортом формируются из четырех составляющих: тарифов на услуги МЖС, локомотивной тяги, грузовой и коммерческой работы и пользование вагонами и контейнерами.

Действующие грузовые тарифы рассчитываются на основе разделенных базовых ставок с применением коэффициентов индексации, утверждаемых АРЕМ и вводимых для отражения уровня инфляции и увеличившихся затрат на оказание услуг железнодорожного транспорта.

Тарифному регулированию подлежит плата, вносимая перевозчиками за услуги МЖС, остальные составляющие железнодорожного тарифа относятся к конкурентному сектору, но в настоящее время подлежат ценовому регулированию со стороны АРЕМ, как цены на услуги субъектов, занимающих доминирующее положение в соответствии с антимонопольным законодательством Р К .

До сегодняшнего времени тарифы на услуги МЖС не применяются в транзакциях между "оператором МЖС" и "грузовыми перевозчиками", поскольку они являются частью одной компании.

Существующая система тарифов на услуги по перевозке грузов неадекватна современной экономической ситуации и отраслевой модели, так как:

1) таблицы для расчета тарифов основаны на данных 1989 года и рассчитываются за полную услугу перевозки с учетом среднесетевых условий железных дорог Союза советских социалистических республик (объем и структура перевозок, производственные показатели);

2) используемая единица измерения (тонно-километры нетто) не подходит для оценки услуг инфраструктуры;

3) не предусматривается оформление перевозки порожнего вагона инвентарного парка;

4) структура тарифных таблиц Прейскуранта № 10-01 подразумевает элементы неравного установления платы за пользование услугами МЖС при перевозке грузов подвижными составами, принадлежащими АО "НК "КТЖ" или

находящимися в частном владении;

5) применяемая ценовая дискриминация (дифференциация тарифов) в установлении цен на услуги по перевозкам не обоснована, как в отношении используемого перечня видов грузов, так и в целом.

Тарифы действующих расчетных таблиц зависят от расстояния перевозки, веса груза, вида подвижного состава, нормативов погрузки, принадлежности вагонов (АО "НК "КТЖ" или частного парка), особых характеристик (опасный груз, негабаритный и так далее).

Существующая сегодня дифференциация тарифов по отдельным категориям перевозок (видам сообщения и родам грузов) стала результатом систематического применения дифференцированного подхода к потребителям, в зависимости от уровня их платежеспособности, путем дифференцированного установления коэффициентов индексации тарифных ставок Прейскуранта на отдельные рода грузов и виды сообщений.

Дифференциация железнодорожных тарифов на 17 % обусловлена технологическими факторами (дифференциацией базовых ставок прейскуранта в зависимости от дифференциации производственных факторов, задействованных в каждой отдельной категории перевозок) и на 83 % нетехнологическими факторами. В то же время в РФ влияние нетехнологических факторов на дифференциацию составляет 27 %, а технологических факторов 73 %.

Как следствие тарифный дисбаланс в РФ значительно меньше, чем в Казахстане. Коэффициент тарифного дисбаланса (отношение самого высокого тарифа за перевозку 1 тонны груза к самому низкому) в Казахстане составляет 9,4, а в России 3,7.

Экономика, общество и государство предъявляют к железнодорожной отрасли современные требования, которые не могут быть обеспечены при текущем состоянии отрасли.

Для обеспечения развития отрасли и экономики в целом, повышения эффективности и качества услуг, привлечения инвестиций в обновление активов необходимо реализовать комплекс мероприятий по реформированию экономической модели и институциональной структуры отрасли, развитию импортозамещающих производств.

Признавая объективные и субъективные факторы, постановлением Правительства РК от 29 мая 2001 года № 726 утверждена Концепция развития автодорожной отрасли РК на 2001 - 2008 годы. Целью, которой являлось определение основ формирования государственной политики в автодорожной отрасли, поддержание и модернизация сети автомобильных дорог, установление приоритетов ее развития, создание устойчивой финансовой основы и необходимой нормативной правовой базы, адекватных текущим и

перспективным направлениям государственной политики в автодорожной отрасли.

Цели и задачи, поставленные Концепцией, нашли свое отражение в Отраслевой программе развития автодорожной отрасли на 2001 - 2005 годы, утвержденного Указом Президента РК от 28 ноября 2001 года № 730.

В 2001 году с целью регулирования правовых, организационных и экономических основ государственного управления автомобильными дорогами РК, их строительства, эксплуатации и развития в интересах государства и пользователей автомобильными дорогами принят Закон РК от 17 июля 2001 года "Об автомобильных дорогах".

В период с 2001 по 2009 год в Закон РК от 17 июля 2001 года "Об автомобильных дорогах" восемь раз вносились изменения направленные на совершенствование деятельности автодорожной отрасли.

Законом РК от 17 июля 2001 года "Об автомобильных дорогах" предусмотрена возможность создания платных автомобильных дорог.

Общественные отношения, возникающие в сфере автомобильного транспорта, регулируются Законом РК от 4 июля 2003 года "Об автомобильном транспорте".

Указанным Законом РК были определены следующие принципы осуществления деятельности в сфере автомобильного транспорта:

- 1) приоритета безопасности, защиты жизни и здоровья людей, охраны природы и культурных ценностей;
- 2) равенства прав физических и юридических лиц при осуществлении - работ и услуг в сфере автомобильного транспорта;
- 3) обеспечения свободы выбора потребителю услуг;
- 4) обеспечение свободы цен на работы и услуги.

В период с 2004 по 2010 годы в Закон РК неоднократно вносились изменения, направленные на совершенствование регулирования в сфере автомобильного транспорта.

Законом РК от 5 июля 2008 года "О внесении изменений и дополнений в некоторые законодательные акты РК по вопросам концессии" были внесены поправки в Налоговый, Бюджетный и Земельный кодексы, в Законы РК от 17 июля 2001 года "Об автомобильных дорогах", от 8 января 2003 года "Об инвестициях" и ряд других Законов РК, что способствовало совершенствованию механизмов внедрения платных автомобильных дорог.

Автодорожная отрасль регулируется 24 законодательными актами РК и международными соглашениями, 44 подзаконными нормативными правовыми актами, в том числе 3 технических регламента по требованиям безопасности при эксплуатации автомобильных дорог и при проектировании автомобильных дорог

, а также 187 нормативно-технических актов.

В настоящее время вносятся изменения в некоторые законодательные акты РК в области транспорта, которые направлены на дальнейшее совершенствование законодательной базы в автодорожной отрасли.

Предусматривается внесение изменений в Земельный кодекс (в части предоставления земельных участков придорожной полосы юридическим и физическим органам, во временное землепользование местным исполнительным органам, исключая возможность их предоставления в частную собственность. Также установлен запрет на строительство капитальных зданий и сооружений (жилых домов, пунктов питания и торговли, и др. объектов сервиса) вдоль полосы отвода автомобильной дороги общего пользования. Строительство данных объектов будет осуществляться только в придорожной полосе.

В целях ускорения изъятия земельных участков для государственных нужд, установлен срок выкупа земельных участков (уведомление) до 6 месяцев), и в Закон РК от 17 июля 2001 года "Об автомобильных дорогах" (в части передачи автомобильных дорог общего пользования областного или районного значения на безвозмездное пользование юридическим лицам для проведения капитальных и текущих ремонтов, содержания этих дорог, при необходимости построения дорожно-эксплуатационных управлений вдоль дорог. В целях улучшения компетенции уполномоченного органа по автомобильным дорогам и местных исполнительных органов установлено разграничение утверждения перечня и наименования автомобильных дорог общего пользования областного и районного значения. Кроме того, в компетенцию уполномоченного государственного органа включена функция по утверждению нормативно-технических документов.

Правовые, организационные, экономические и международные основы государственного управления в сфере торгового мореплавания и регулирования отношений, связанных с перевозкой пассажиров, багажа и грузов, обеспечения безопасности на морском транспорте определены Законом РК от 17 января 2002 года "О торговом мореплавании".

В период с 2002 по 2009 год в Закон РК от 17 января 2002 года "О торговом мореплавании" восемь раз вносились поправки, направленные на совершенствование регулирования деятельности морского транспорта.

С целью создания национального морского торгового флота на основе высокоорганизованной портовой инфраструктуры, в полном объеме обеспечивающего потребности страны в морских внешнеторговых грузоперевозках, способствующего реализации экономико-географического потенциала Казахстана, постановлением Правительства РК от 13 июля 2004 года № 763 утверждена Программа создания национального морского торгового

ф л о т а н а 2 0 0 4 - 2 0 0 6 г о д ы .

Следующим этапом для развития морского транспорта РК является Программа развития морского транспорта РК на 2006 - 2012 годы, утвержденная постановлением Правительства РК от 26 сентября 2006 года № 916. Цель программы - создание современного высокотехнологичного морского транспорта , в полном объеме обеспечивающего потребности страны в экспортно-импортных, каботажных и транзитных грузоперевозках, и обладающего современной технической базой.

Общественные отношения в сфере внутреннего водного транспорта при осуществлении судоходства, перевозке пассажиров, багажа и грузов регулируются Законом РК от 6 июля 2004 года "О внутреннем водном т р а н с п о р т е " .

Согласно вышеуказанному Закону РК, деятельность в сфере внутреннего водного транспорта осуществляется на основе следующих основных принципов:

- 1) приоритета безопасности судоходства, защиты жизни и здоровья людей, охраны природы и экологической безопасности;
- 2) равенства прав физических и юридических лиц при выполнении работ и оказании услуг на внутреннем водном транспорте;
- 3) обеспечения свободы выбора перевозчика потребителем услуг;
- 4) обеспечения свободы цен на выполнение работ и оказание услуг. В период с 2006 по 2010 год в Закон РК от 6 июля 2004 года "О внутреннем водном транспорте" восемь раз вносились поправки, направленные на совершенствование деятельности внутреннего водного транспорта.

В соответствии с Законом РК от 21 сентября 1994 года "О транспорте в Республике Казахстан" транзитные перевозки грузов и пассажиров через территорию РК осуществляются железнодорожным, воздушным, автомобильным , морским и внутренним водным транспортом по дорогам, трассам и водным путям, открытым для межгосударственных сообщений в соответствии с действующим законодательством РК, международными соглашениями и д о г о в о р а м и .

Некоторые аспекты осуществления транзитных перевозок по территории РК установлены Законами РК от 4 июля 2003 года "Об автомобильном транспорте", от 8 декабря 2001 года "О железнодорожном транспорте", от 6 июля 2004 года "О внутреннем водном транспорте", от 17 января 2002 года "О торговом мореплавании", от 20 декабря 1995 года "Об использовании воздушного пространства и деятельности авиации".

Правовые и организационные основы государственного регулирования деятельности лиц в сфере гражданской авиации РК установлены Законами РК от 20 декабря 1995 года "Об использовании воздушного пространства и

деятельности гражданской авиации" и от 15 декабря 2001 года "О государственном регулировании гражданской авиации".

В целях реализации Стратегии развития РК на период до 2030 года и указанных Законов РК, постановлением Правительства РК от 21 марта 2003 года № 291 утверждена Программа развития отрасли гражданской авиации на 2003-2005 годы.

Целью программы являлось создание эффективной авиатранспортной системы государства, отвечающей международным требованиям и обеспечивающей удовлетворение нарастающей потребности государства и граждан в качественных авиационных услугах.

Большинство норм этих Законов были разработаны в переходный период к рыночной экономике, на этапе формирования отечественной гражданской авиации, которые составлены к требованиям эксплуатации и обслуживанию ВС советского производства, что не соответствуют динамике развития отрасли, поскольку на сегодняшний день основной объем авиаперевозок осуществляется на ВС западного производства.

В связи с тем, что отношения в области гражданской авиации регулируются нормами двух вышеуказанных Законов РК, предмет которых регулирует однородный круг общественных отношений, в соответствии с пунктом 8 Правил организации законопроектной работы в уполномоченных органах, утвержденных постановлением Правительства РК от 21 августа 2003 года № 840, принято решение об объединении предметов вышеупомянутых законодательных актов РК в единый нормативный правовой акт, который позволит систематизировать законодательство РК в сфере гражданской авиации.

Таким образом, регулирование деятельности гражданской авиации, как целостной системы государственного регулирования, будет реализовано в новом Законе РК от 15 июля 2010 года "Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации".

Одновременно с целью законодательного урегулирования отношений, связанных с вопросами совершенствования деятельности гражданской авиации, вышеуказанному Закону РК подписан сопутствующий Закон РК от 15 июля 2010 года "О внесении изменений и дополнений в некоторые законодательные акты Республики Казахстан по вопросам гражданской авиации".

Указанные Законы РК предусматривает необходимость внедрения европейских авиационных требований (JAR), конвенций Международной организации гражданской авиации, обеспечения авиационной безопасности в аэропортах и на борту ВС, создания эффективной системы профилактики и предупреждения правонарушений на ВС гражданской авиации.

Государственная политика в сфере авиации проводится по следующим

направлениям:

- 1) обеспечение необходимого уровня государственного регулирования в рамках каждого элемента системы гражданской авиации;
- 2) осуществление мероприятий по контролю за соблюдением мер безопасности на воздушном транспорте;
- 3) повышение доступности авиационных услуг.

Согласно действующему законодательству РК регулярные перевозки по авиамаршрутам, осуществляемые на основании решений Правительства РК или уполномоченного им государственного органа, а также перевозки, осуществляемые на основании решений местных исполнительных органов, не обеспечивающие уровень дохода, необходимый для эффективного функционирования авиамаршрута, подлежат субсидированию за счет средств, предусмотренных в соответствующем бюджете.

Преобладание транзитного потока в воздушном пространстве республики и высокая конкуренция с сопредельными странами требуют постоянного применения гибкой и прозрачной политики ценообразования в аэронавигационных услугах, в том числе аэропортовые услуги и услуги по перевозке. В области международного сотрудничества в период с 2005 по 2009 годы заключены три договора в области многостороннего сотрудничества, подписаны два соглашения о воздушном сообщении, заключены четыре меморандума о взаимопонимании, позволяющие выполнять регулярное воздушное сообщение.

Указом Президента РК от 23 марта 2008 года Казахстан присоединился к Конвенции о международных гарантиях в отношении подвижного оборудования применительно к авиационным объектам, что способствует снижению рисков по лизинговым и кредитным операциям казахстанских предприятий при взятии в лизинг/аренду авиационной техники за счет предоставления правительственных гарантий, как собственнику авиационной техники, так и кредитору.

3.4 Обзор позитивного зарубежного опыта

Сноска. Подраздел 3.4 с изменениями, внесенными постановлением Правительства РК от 05.03.2013 № 214.

Реформы железнодорожного транспорта осуществлены в Северной и Южной Америке, странах ЕС, Японии, Австралии и других странах. Страны ЕС, Латинской Америки и Австралию можно считать наиболее продвинутыми в отношении реформирования.

Отличие ситуации в Северной Америке от ситуации в Казахстане заключается в том, что в этом регионе железные дороги всегда были в частной

собственности и конкурировали между собой. Регулирование сектора существовало и в этих странах, однако основа его отличалась от регулирования в странах ЕС и Латинской Америки, которые по своим условиям находятся ближе к ситуации с железными дорогами в Казахстане. Все железнодорожные сети в странах ЕС и Латинской Америки ранее находились в собственности государства и являлись квази-монополистическими, что очень схоже с ситуацией в Казахстане. Более того, в Европе, как и в Казахстане, железнодорожные пути используются для осуществления как пассажирских, так и грузовых перевозок, что противоположно ситуации в США и Канаде, где лишь на ограниченных полигонах работают пассажирские поезда (M-Track и ViaRail).

Реформа в Северной Америке включала: дерегулирование деятельности, разделение по категориям железных дорог на дороги 1 класса, местные и региональные дороги. С учетом существующей конкуренцией вертикально-интегрированных дорог 1 класса этого оказалось достаточно для повышения производительности дорог в 2 раза и такого же снижения стоимости услуг в течение 5 лет после дерегулирования.

В других регионах дерегулирование сопровождалось внедрением конкуренции в отрасли.

Существует три основных модели с доступом независимых операторов-перевозчиков на рынок:

- 1) сохранение вертикально-интегрированной железной дороги с законодательно закрепленным доступом к инфраструктуре;
- 2) полное (институциональное) разделение железной дороги на перевозочную компанию и менеджера (оператора) инфраструктуры;
- 3) организационное разделение железной дороги на перевозочную компанию и менеджера (оператора) инфраструктуры.

Все три типа конкурентных моделей встречаются в странах ЕС. Первая модель также реализована в Австралии и некоторых других странах.

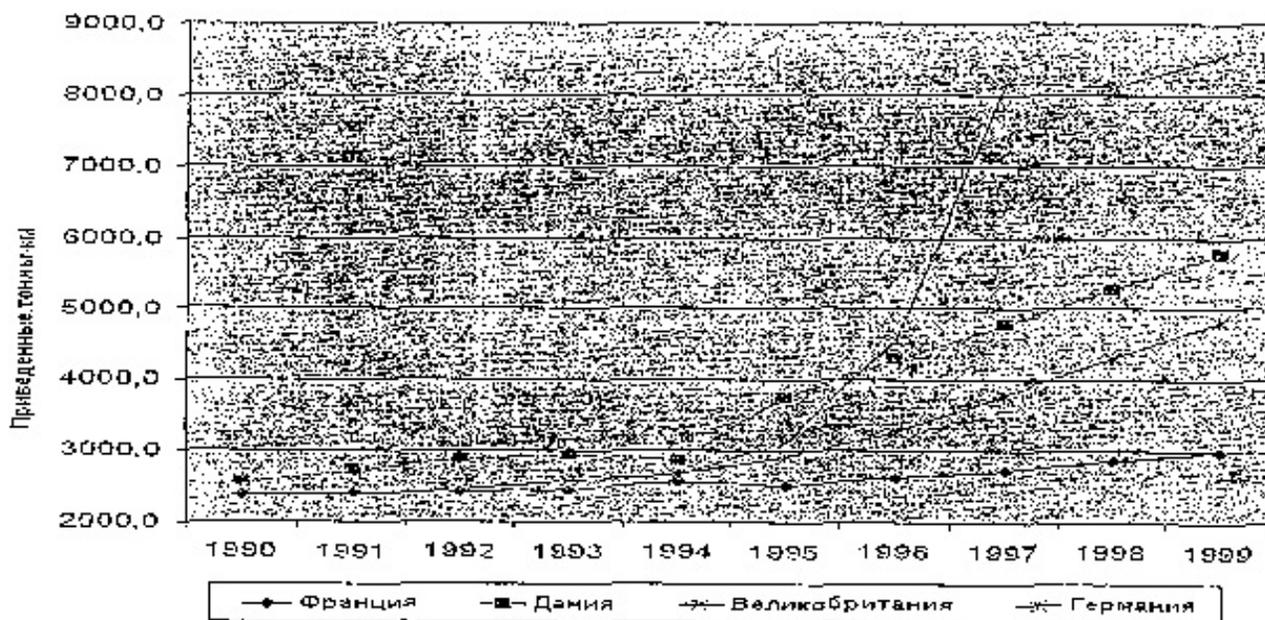
Таблица 3. Типы конкурентных моделей железнодорожного транспорта в странах Европейского Союза

Полное разделение	Организационное разделение		Вертикально-интегрированная компания
	Отделение прав владения инфраструктурой	Холдинговые компании	
(Шведская модель) Великобритания Финляндия Дания Нидерланды Норвегия Испания	(Французская модель) Чехия Эстония Венгрия	(Германская модель) Австрия Бельгия Италия	Ирландия Северная Ирландия

Португалия	Словения	Латвия	
Словакия	Люксембург	Польша	
Литва		Греция	

Эффект от реализации реформы можно оценить на основе изменения показателей деятельности железнодорожного транспорта в странах ЕС

Диаграмма 6. Опыт зарубежных стран



В РФ реформа железнодорожного транспорта осуществляется с 2001 года, когда постановлением Правительства РФ была утверждена долгосрочная программа поэтапного реформирования железнодорожного транспорта.

Согласно указанной программе в российской реформе принята европейская модель реформирования с разделением перевозочной деятельности и инфраструктуры и обеспечением недискриминационного доступа на рынок независимым перевозчикам. В настоящее время обсуждаются корректировки целевой модели отрасли. В качестве альтернативы предлагается модель, предусматривающая более узкую сферу открытого конкурентного рынка, связанного с деятельностью по оперированию вагонами, и относящая к монопольной сфере перевозки грузов и инфраструктуру. При этом рынок пассажирских перевозок должен быть открыт для независимых перевозчиков собственными вагонами и локомотивами.

Существуют общие тенденции реформирования железнодорожного транспорта, связанные с либерализацией и дерегулированием, усилением коммерческой ориентации железнодорожной компании, внедрением конкуренции.

Реализация принципов реформирования железнодорожного транспорта и выбор модели имеют свою специфику в каждой стране в зависимости от социально-экономической среды и конкретных условий работы

железнодорожного транспорта, а именно структуры перевозок: соотношения грузовых и пассажирских перевозок, массовых насыпных и промышленных грузов, маршрутных и повагонных перевозок, географических условий и экономической политики в железнодорожной отрасли.

В рамках разработки настоящей Программы проведен сравнительный анализ исходных условий реформирования железнодорожного транспорта РФ и Казахстана.

Рисунок 2. Структурные логистические условия железных дорог

См. бумажный вариант.

Рисунок 3. Исходные экономические условия

См. бумажный вариант.

Законодательно принятый в Казахстане в 2001 году европейский подход к реформированию железнодорожного транспорта соответствует исходным условиям функционирования железнодорожного транспорта и должен быть реализован на основе корректировки действующей институциональной структуры и комплексной реформы экономической модели отрасли.

За последние годы транспортная ситуация изменилась принципиально: выросли объемы перевозок, нагрузки на ось транспортных средств, интенсивность движения. В настоящее время особое значение приобретают новые технологии, применяемые в дорожном строительстве, способные повысить эффективность государственных инвестиций. Увеличение объемов дорожных работ обязательно должно быть сопряжено с ростом применения инновационных решений в части новых технологий и дорожно-строительных материалов.

В настоящее время при строительстве первого автобана "Астана - Щучинск" применена германская технология строительства дорог из цементобетона на 96 км и американский опыт по устройству покрытия из щебеночно-мастичного асфальтобетона на 128 км. Данные технологии применяются в указанных странах в течение нескольких лет и хорошо зарекомендовали себя в период эксплуатации. Также на примере опыта зарубежных стран как Германия, Австрия, США, Канада, Китай, Корея стали широко применяться геосинтетические материалы, стабилизирующие конструктивные слои земляного полотна и дорожной одежды.

За последние годы в зарубежных странах, как Австрия, Германия, США, Япония, Китай развивается сеть платных дорог. Наиболее развитая сеть платных дорог в мире - в Японии (9200 км). С 2010 года предусмотрена начало реализации концессионных проектов в Республике Казахстан, которая позволит снять нагрузку на бюджет и одновременно привести особо загруженные участки дорог Казахстана в соответствие с международными требованиями.

Как показывает, анализ развития автодорог других стран сегодня за последние 10 лет широко используются интеллектуальные транспортные системы на автодорогах, которые в значительной степени повышают безопасность движения и создают комфорт для пользователей дорог. Данные системы планируется применить на казахстанских дорогах, в первую очередь на проектах реализуемых в рамках концессии, на основных международных маршрутах, с последующим внедрением на других участках дорожной сети.

Зарубежный опыт проведения государственной политики в области развития авиатранспорта можно рассмотреть на примере России. Казахстанская авиационная деятельность имеет схожую с Россией ситуацию на мировом рынке авиационных услуг. Имеют место аналогичные задачи в части реализации некоторых аспектов стратегии развития авиатранспорта.

Российский рынок авиаперевозок особо не ощутил на себе последствия мирового кризиса. Это произошло из-за его изолированности от мировой транспортной системы. Доля Российского рынка в общем объеме международных авиаперевозок крайне невелика и достигает 2,5 % всего мирового рынка.

В условиях кризиса для авиационной отрасли главное - правильно сформировать конкурентную стратегию развития на целевом рынке. В России разработана и реализуется "Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года" (далее - Стратегия). Основными целями Стратегии по развитию авиатранспортной отрасли являются:

- 1) развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей ускорение товародвижения и снижение транспортных издержек в экономике;
- 2) повышение доступности услуг транспортного комплекса для населения;
- 3) повышение конкурентоспособности транспортной системы Российской Федерации и реализация транзитного потенциала страны;
- 4) повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы.

Особое место в модернизации и развитии наземной инфраструктуры воздушного транспорта будет занимать национальная опорная сеть аэродромов, состоящая из аэродромов международных и внутрироссийских узловых аэропортов и не узловых аэропортов, обеспечивающих связность сети, стратегическое единство и безопасность авиационных связей. Предусматривается формирование трехуровневой сети аэродромов по видам обслуживаемых линий, включающей в себя аэродромы федерального, регионального и местного значения.

Организация воздушных перевозок на базе узловых аэропортов,

обеспечивающих концентрацию и распределение пассажиро- и грузопотоков, позволит оптимизировать маршрутную сеть, повысить эффективность перевозок, осуществить специализацию аэропортов.

Предусматривается дальнейшее развитие инфраструктуры аэронавигационной системы России путем строительства новых и реконструкции действующих объектов.

Важной задачей является обеспечение сбалансированного развития всей инфраструктуры воздушного транспорта - наземной авиатранспортной инфраструктуры, системы топливо обеспечения полетов гражданской авиации, инфраструктуры технического обслуживания и ремонта ВС, аэронавигационного обслуживания и метеорологического обеспечения полетов ВС, системы авиационно-космического спасания, медицинского обеспечения полетов и неавиационного бизнеса в аэропортах.

Повышение доступности и качества услуг воздушного транспорта для потребителей будет достигнуто за счет:

1) удовлетворения спроса путем расширения спектра и географии авиатранспортных услуг, развития парка современных ВС, приведения структуры предложения авиаперевозок и авиационных работ к структуре спроса на них;

2) повышения безопасности функционирования воздушного транспорта, в том числе экологической, до мирового уровня;

3) обеспечения доступности услуг воздушного транспорта для основной части населения;

4) расширения сфер рационального использования гражданской авиации, развития авиации общего назначения и деловой авиации.

Повышение ценовой доступности авиаперевозок будет осуществляться за счет:

1) снижения себестоимости перевозок путем развития конкуренции между авиакомпаниями, повышения интенсивности эксплуатации и оптимизации парка ВС;

2) сдерживания роста аэропортовых сборов и ставок на наземное обслуживание авиакомпаний путем увеличения дополнительных доходов аэропортов от неавиационной деятельности;

3) реализации гибкой тарифной политики в отношении различных категорий потребителей услуг и классов обслуживания, в том числе путем создания "дешевых" авиакомпаний.

В целях повышения конкурентоспособности транспортной системы и реализации транзитного потенциала страны планируется обеспечить развитие сети крупных международных узловых аэропортов и обновление парка ВС

а в и а п е р е в о з ч и к о в .

Основными задачами Стратегии в рамках интеграции в мировое транспортное пространство и реализации транзитного потенциала страны являются :

1) развитие технических и технологических параметров международных транспортных коридоров, обеспечивающих их конкурентоспособность на уровне мировых аналогов ;

2) реализация законодательных и других государственных методов регулирования, обеспечивающих содействие увеличению доли участия российских транспортных организаций в перевозках экспортных и импортных грузов, а также грузов между третьими странами;

3) интеграция в международное транспортное пространство, в первую очередь, в рамках Евразийского экономического сообщества и Шанхайской организации сотрудничества, включая формирование контейнерных мостов, развитие международного сотрудничества в области транспорта в других международных транспортных организациях и с другими торговыми партнерами России, расширение участия в системе международных соглашений и конвенций в области транспорта ;

4) мотивирование создания национальных и интернациональных транспортных компаний, способных конкурировать с мировыми компаниями, расширение участия в крупных международных транспортных проектах.

Реализация этих задач требует развития международного сотрудничества в области транспорта, которое позволит увеличить объем перевозок на международных воздушных линиях отечественными авиакомпаниями, обеспечить возрастающие потребности авиаперевозчиков в качественном обслуживании и пропускной способности аэропортовой инфраструктуры. Обновление парка ВС авиаперевозчиков РФ повысит их конкурентоспособность, даст им возможность соответствовать текущим и перспективным требованиям Российского авиатранспортного рынка.

В целях повышения комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы будут обеспечены защита авиатранспортной системы от актов незаконного вмешательства в ее деятельность, развитие учебных заведений и центров подготовки персонала гражданской авиации, медицинского центра гражданской авиации, технического обеспечения государственного контроля и надзора в сфере транспорта .

Это позволит значительно сократить количество инцидентов на воздушном транспорте и материальный ущерб от них, повысить имидж воздушного транспорта как безопасного вида транспорта, ликвидировать дефицит квалифицированных кадров летного состава и наземного авиационного

персонала, улучшить техническую оснащенность учебного процесса подготовки авиационного персонала и обеспечить его соответствие современным требованиям безопасности полетов и обслуживания авиаперевозок, обеспечить сохранность здоровья авиационного персонала и авиационной техники.

В настоящее время в КНР уже в основном сложилась сеть прямых международных авиалиний, связывающих Китай с различными районами мира, за исключением Южной Америки. На службе гражданской авиации Китая - самые последние модели самолетов мира, такие как Боинг-777, Боинг-747, Боинг-767, Боинг-757, Боинг-737, Аэробус-340, Аэробус-310, Аэробус-320, МЛ-82, МД-90.

Китай принимает активное участие в деятельности международных организаций гражданской авиации, сегодня Китай уже присоединился к большей части международных конвенций. Из действующих ныне аэропортов, а их в Китае насчитывается более 163, 31 аэропорт уже зарегистрирован в международной организации гражданской авиации ИКАО и может обслуживать международные рейсы.

По мере продолжительного развития китайской экономики к 2020 г. количество аэропортов в Китае превысит 240 ед., общий объем воздушных перевозок составит более 140 млрд. ткм, пассажирские перевозки - 700 млн. чел.

Регулярное воздушное сообщение между РК и Китайской Народной Республикой (далее - КНР) осуществляется на основе заключенного межправительственного Соглашения о воздушном сообщении от 18 октября 1993 г. и Меморандума о воздушном сообщении между Казахстаном и Китаем, подписанного авиационными властями 16 апреля 2007 г. (далее - Меморандум).

В соответствии с положением Меморандума с каждой стороны может быть назначено только два регулярных авиаперевозчика. Назначенными авиаперевозчиками со стороны РК является авиакомпания "Air Astana" и "SCAT", со стороны Китая - авиакомпании "China Southern Airlines" и "Hainan Airlines". А также предусмотрено выполнение регулярного авиасообщения казахстанскими назначенными авиаперевозчиками по маршрутам Алматы - Пекин/Урумчи, Астана - Урумчи, Шымкент/Усть-Каменогорск - Урумчи, китайскими назначенными перевозчиками Пекин/Урумчи - Алматы, Урумчи — Астана, Урумчи - Шымкент/Усть-Каменогорск.

Кроме того, согласно Меморандуму, существует ограничение по количеству регулярных рейсов в неделю между Казахстаном и Китаем. По состоянию на 1 июня 2008 г. число рейсов для каждой стороны составляло девять, а с 1 января 2009 г. десять. В настоящее время при выполнении полетов в КНР Республика Казахстан использует 7 рейсов в неделю и КНР в Казахстан 7 рейсов.

В конце 90-х годов одной из причин кризисного положения российских

Доля автомобильных дорог местной сети в хорошем и удовлетворительном состоянии	%	МТК, МИО	57	58	63	66	68
Повышение к 2015 году скорости грузовых контейнерных поездов по международным транспортным коридорам сообщения и на участках скоростного движения пассажирских поездов	%	МТК, АО «НК «КТЖ»	-	-	-	-	15-20 20-30
Уровень износа активов железнодорожного транспорта		МТК, АО "НК "КТЖ"	69	67	65	63	61
Количество аэропортов, имеющих категорию ИКАО	ед.	МТК	10	10	11	11	11
Количество международных воздушных сообщений	ед.	МТК	47	53	64	78	100
Пропускная способность порта Актау	млн. тонн	МТК, акимат Мангистауской обл, АО «НК «АММТП», ТОО «НМСК «Казмортрансфлот»	13,0	13,5	16,0	16,0	16,0
Доля объема перевозок нефти из портов Республики Казахстан на Каспийском море, обеспечиваемая Национальным морским торговым флотом	%	МТК, ТОО «НМСК «Казмортрансфлот»	-	-	70	76	83
Общий износ технического речного флота	%	МТК	84,5	81,0	79,1	74,6	69,2
Уровень технического состояния судоходных шлюзов	%	МТК					90
Перевозка грузов	млн. тонн	МТК	1 968,5	2 758,1	2 943,1	3397,4	3926,6
Перевозка пассажиров	млн. чел.	МТК	11 861,6	16 643,8	18 640,0	20 950,3	23 588,9
Грузооборот	млрд. т-км	МТК	267,2	344,0	383,8	427,0	476,5
Пассажиروоборот	млрд. п-км	МТК	132,5	188,3	211,1	237,7	268,7

Увеличение объемов перевозок грузов в транзитном направлении	млн. тонн	МТК	14,8	16,5	17,9	19,0	19,4
Рост объема транзитных перевозок автомобильным транспортом по территории Казахстана (по отношению к 2009 году)	%	МТК	10	29	40	71	100
Рост объема транзитных авиаперевозок (по отношению к 2009 году)	%	МТК					8
Увеличение средней скорости движения грузовых поездов по транзитным участкам железных дорог:							
- Северный коридор	км/ч	МТК, АО "НК "КТЖ"	49,69	49,57	50,06	50,57	51,20
- Южный коридор	км/ч		46,04	46,70	47,17	47,64	48,69
- Среднеазиатский коридор	км/ч		51,33	51,02	51,07	51,12	51,67
- TRACECA	км/ч		47,76	48,50	48,99	49,48	50,2
- коридор Север-Юг	км/ч		48,95	48,67	49,16	49,65	50,42
Повышение доли казахстанского содержания в инвестиционных проектах по транспортной отрасли	%	М Т К , подведомственные предприятия транспортно-коммуникационного комплекса, АО "НК "КТЖ"					
железнодорожная отрасль	%		14	17	28	52	63
автодорожная отрасль	%		82	86	86	88	90
гражданская авиация	%						65
водный транспорт	%		62,2	19,1	22,9	46,3	89,1

Задача: развитие автодорожной инфраструктуры

Показатель результата	Ед-ца изм.	Ответственные за достижение	Плановый период				
			2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год
Протяженность построенных, реконструированных автодорог республиканского значения	км	МТК	255	333	213	997	654
Протяженность дорог республиканского значения, охваченных всеми видами ремонта	км	МТК	1427	2 254	2 155	1638	1898
Реконструкция международного транзитного коридора "Западная Европа – Западный Китай" (в одном направлении)	км	МТК	417	803	820	505	493
Протяженность дорог местного значения, охваченных всеми видами ремонта		МТК, МИО	1659	3050	2073	2251	2491

Введение платной системы на отдельных участках автомобильных дорог республиканского значения	км	М Т К , потенциальный концессионер					211	
--	----	--	--	--	--	--	-----	--

Задача: развитие железнодорожной инфраструктуры

Показатель результата	Ед-ца изм.	Ответственные за достижение	Плановый период				
			2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год
Протяженность построенных, железных дорог	км	МТК, МЭРТ, АО "Самрук-Казына", АО "НК "КТЖ"		439			
Капитальный ремонт верхнего строения пути	км	АО "НК "КТЖ"	598	635	650	650	660
Приобретение грузовых вагонов	ед.	АО "НК "КТЖ"	1231	7077	14 220	2551	3221
Капитальный ремонт грузовых вагонов	ед.	АО "НК "КТЖ"	1192	1297	1292	1621	1022
Приобретение локомотивов в пассажирском и грузовом движении	ед.	АО "НК "КТЖ"	52	104	134	84	98
Капитальный ремонт тепловозов и электровозов	ед.	АО "НК "КТЖ"	83	85	38	29	27
Приобретение пассажирских вагонов "Тальго"	ед.	АО "НК "КТЖ"			52	158	210
Приобретение пассажирских вагонов и электропоездов	ед.	АО "НК "КТЖ"	58	36	50	58	71
Капитальный ремонт железнодорожных вокзалов	ед.	МТК, АО "НК "КТЖ"			45	86	
Рост объема транзитных перевозок по территории Казахстана железнодорожным транспортом (по отношению к 2009 году)	%	МТК, АО "НК "КТЖ"	-5,4	2,2	5,8	4,5	10,3

Задача: развитие инфраструктуры гражданской авиации

Показатель результата	Ед-ца изм.	Ответственные за достижение	Плановый период				
			2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год
Реконструкция взлетно-посадочных полос аэропортов	ед.	МТК, МИО	1	-	2	1	3
Реконструкция и строительство пассажирских и грузовых терминалов аэропортов	ед.	МТК, МИО			1		
Количество новых современных самолетов	ед.	МТК	4	7	20	7	8
Общее количество современных вертолетов							

западного и российского производства	ед.	МТК	10	8	2	3	3
--------------------------------------	-----	-----	----	---	---	---	---

Задача: развитие инфраструктуры водного транспорта

Показатель результата	Ед-ца изм.	Ответственные за достижение	Плановый период				
			2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год
Доведение количества торгового флота до 11 единиц	ед.	МТК, ТОО «НМСК «Казмортрансфлот»	3	2	1		2
в т.ч.							
- танкеров	ед.	МТК, ТОО «НМСК «Казмортрансфлот»	3	2	1	-	-
- сухогрузных судов	ед.	МТК	-	-	-	-	2
Обновление и модернизация государственного технического речного флота	ед.	МТК	3	5	2	6	3
Реконструкция и модернизация речных шлюзов	ед.	МТК	2	2	3	3	1

Задача: оптимизация транспортного контроля и развитие автотранспортной сферы путем автоматизации и информатизации процессов, а также техническое регулирование в сфере автомобильного транспорта

Показатель результата	Ед-ца изм.	Ответственные за достижение	Плановый период				
			2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год
Развитие Информационно-аналитической системы транспортной базы данных и мониторинга динамики безопасности перевозок"	"Кол-во автоматизированных государственных услуг	МТК			5	8	4
Автоматизация процесса осуществления транспортного контроля (количество пунктов автоматизированной системы взвешивания)	ед.	МТК			13	33	34
Оборудование цифровыми тахографами 650 автотранспортных средств на международных перевозках к 2015 году	ед.	МТК		50	150	350	650
Внедрение экологических стандартов,						1	1
в том числе:	стандарт	МТК					
экологический этап-3						1	
экологический этап-4							1

5. Этапы реализации Программы

Программа будет выполняться поэтапно в 2010-2014 годах.

5.1 Развитие железнодорожной отрасли

Основными направлениями Программы в рамках формирования оптимальной системы функционирования железнодорожной отрасли являются:

1) либерализация рынка и реформа государственного регулирования в соответствии с целевой моделью железнодорожной отрасли;

2) разработка и практическое внедрение механизмов взаимодействия субъектов отрасли в рамках целевой модели, с обеспечением независимым перевозчикам недискриминационного доступа к МЖС и локальной железнодорожной инфраструктуре;

3) формирование нормативной правовой и методологической базы, обеспечивающей функционирование целевой модели железнодорожной отрасли;

4) организационное разделение перевозочной деятельности и МЖС и реорганизация корпоративной структуры группы компаний АО "НК "КТЖ" в соответствии с целевой моделью железнодорожной отрасли;

5) создание эффективного механизма и обеспечение государственного субсидирования социально значимых перевозок пассажиров и грузов, услуг МЖС и целевого финансирования обновления активов;

6) привлечение на казахстанский рынок пассажирских перевозок стратегических инвесторов из числа квалифицированных международных пассажирских операторов на условиях применения новых форм концессии (ГЧП);

7) создание условий для развития ремонтных мощностей;

8) разделение участков магистральной инфраструктуры, объектов локальной инфраструктуры, пассажирских маршрутов на категории и соответствующая дифференциация подходов к тарифообразованию и содержанию;

9) оптимизация и организация работы малодеятельных объектов магистральной и локальной инфраструктуры на условиях применения новых форм концессии (ГЧП) и закрытие отдельных объектов.

При этом магистральная инфраструктура не подлежит отчуждению и приватизации.

В рамках обновления и модернизации основных средств производства отрасли предусматривается:

1) определить технические характеристики обновляемых средств железнодорожного транспорта, исходя из перспективных требований к

качественным и технологическим параметрам услуг по перевозкам грузов и пассажиров ;

2) сформировать отечественную отрасль машиностроения на базе расширяющегося спроса железнодорожного транспорта в рамках реализации политики форсированного индустриально-инновационного развития экономики Республики Казахстан ;

3) осуществить в рамках внедрения целевой институциональной структуры и экономической модели отрасли :

 поэтапное повышение и дерегулирование тарифов АО "НК "КТЖ";
 поэтапный переход к 100 %-ому государственному субсидированию убытков перевозчика, связанных с осуществлением пассажирских перевозок по социально значимым сообщениям ;

 целевое государственное финансирование обновления пассажирского подвижного состава ;

 частные инвестиции в отрасль ;
 реализацию инвестиционной программы АО "НК "КТЖ" на базе долгосрочной стратегии развития компании.

Формирование оптимальной системы функционирования железнодорожной отрасли

Сноска. Глава с изменением, внесенным постановлением Правительства РК от 05.03.2013 № 214.

Целевая модель отрасли направлена на обеспечение эффективной и качественной работы железнодорожного транспорта, привлечение инвестиций и инноваций в условиях открытого рынка и конкуренции, и включает три основных сегмента (вида деятельности) (рисунок 4):

- 1) грузовые перевозки ;
- 2) пассажирские перевозки ;
- 3) услуги магистральной железнодорожной сети.

К регулируемой сфере будут отнесены услуги МЖС. Перевозки грузов и пассажиров будут осуществляться в условиях конкуренции государственными и частными перевозчиками, оперирующими парками вагонов и локомотивов.

Выбранная операционная модель обусловлена необходимостью сужения регулируемой сферы до уровня инфраструктуры и заменой действующего механизма государственного регулирования рыночным механизмом саморегулирования в перевозочной деятельности на основе открытия доступа к инфраструктуре независимых перевозчиков.

Рисунок 4. Целевая модель отрасли

Структура рынка	Функции	Активы	Роль	
Монопольный сектор				
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content;"> Услуги МЖС (АО «КТЖИнфраструктура») </div>	<ul style="list-style-type: none"> • Естественная монополия 	<ul style="list-style-type: none"> • Равноправный доступ к ж/д инфраструктуре • Консолидация графиков движения поездов • Диспетчерское управление движением поездов • Управление и содержание инфраструктуры 	<ul style="list-style-type: none"> • Вокзалы • Сортировочные станции • Пути • Электросеть • Сигнализация и связь 	<ul style="list-style-type: none"> • Гибкое тарифное исходящее расход эксплуатационные инвестиционные проекты
Конкурентный сектор				
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content;"> Грузовые перевозки (АО «КТЖ-Грузовые перевозки» и др. перевозчики) </div>	<ul style="list-style-type: none"> • Конкуренция на маршрутах – конкуренция, основанная на предложениях цен и услуг • Свободное установление цен 	<ul style="list-style-type: none"> • Перевозка грузов • Планирование грузоперевозок • Маневровые работы • Управление техобслуживанием локомотивов и вагонов 	<ul style="list-style-type: none"> • Локомотивы • Грузовые вагоны • Контейнеры • Терминалы 	<ul style="list-style-type: none"> • Рыночные тарифы вмешательство государства
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content;"> Пассажирские перевозки (АО «КТЖ-Пассажирские перевозки» и др. перевозчики) </div>	<ul style="list-style-type: none"> • Конкуренция за маршруты на основе концессионных тендеров • Свободное установление цен в рамках контрактов ГЧП 	<ul style="list-style-type: none"> • Перевозка пассажиров • Планирование пассажирских перевозок • Управление техобслуживанием локомотивов и вагонов 	<ul style="list-style-type: none"> • Локомотивы • Пассажирские вагоны 	<ul style="list-style-type: none"> • Гибкое тарифное вагоны в рамках конкурентной основе

Целевая структура основных видов деятельности (сегментов отрасли) и АО "НК "КТЖ"

Сноска. Глава с изменениями, внесенными постановлением Правительства РК от 05.03.2013 № 214.

В отрасли будет действовать национальный перевозчик грузов, национальный перевозчик пассажиров и независимые перевозчики. Национальные перевозчики будут входить в состав холдинговой структуры АО "НК "КТЖ" наряду с компанией - оператором МЖС.

Пригородные перевозки будут осуществляться государственным и независимыми перевозчиками, располагающими собственным или арендованным подвижным составом и необходимыми объектами локальной инфраструктуры.

Кроме национальных перевозчиков будут действовать другие перевозчики, имеющие лицензию и собственный или арендованный подвижной состав, необходимые объекты локальной инфраструктуры.

На базе активов АО "НК "КТЖ" будет создано АО "КТЖ – Инфраструктура", которое будет являться оператором МЖС и оказывать услуги Национальным и независимым перевозчикам на равных условиях.

Также в основной деятельности железнодорожного транспорта будут действовать независимые операторы объектов локальной и магистральной железнодорожной инфраструктуры, которые будут оказывать услуги перевозчикам грузов и пассажиров на равных условиях.

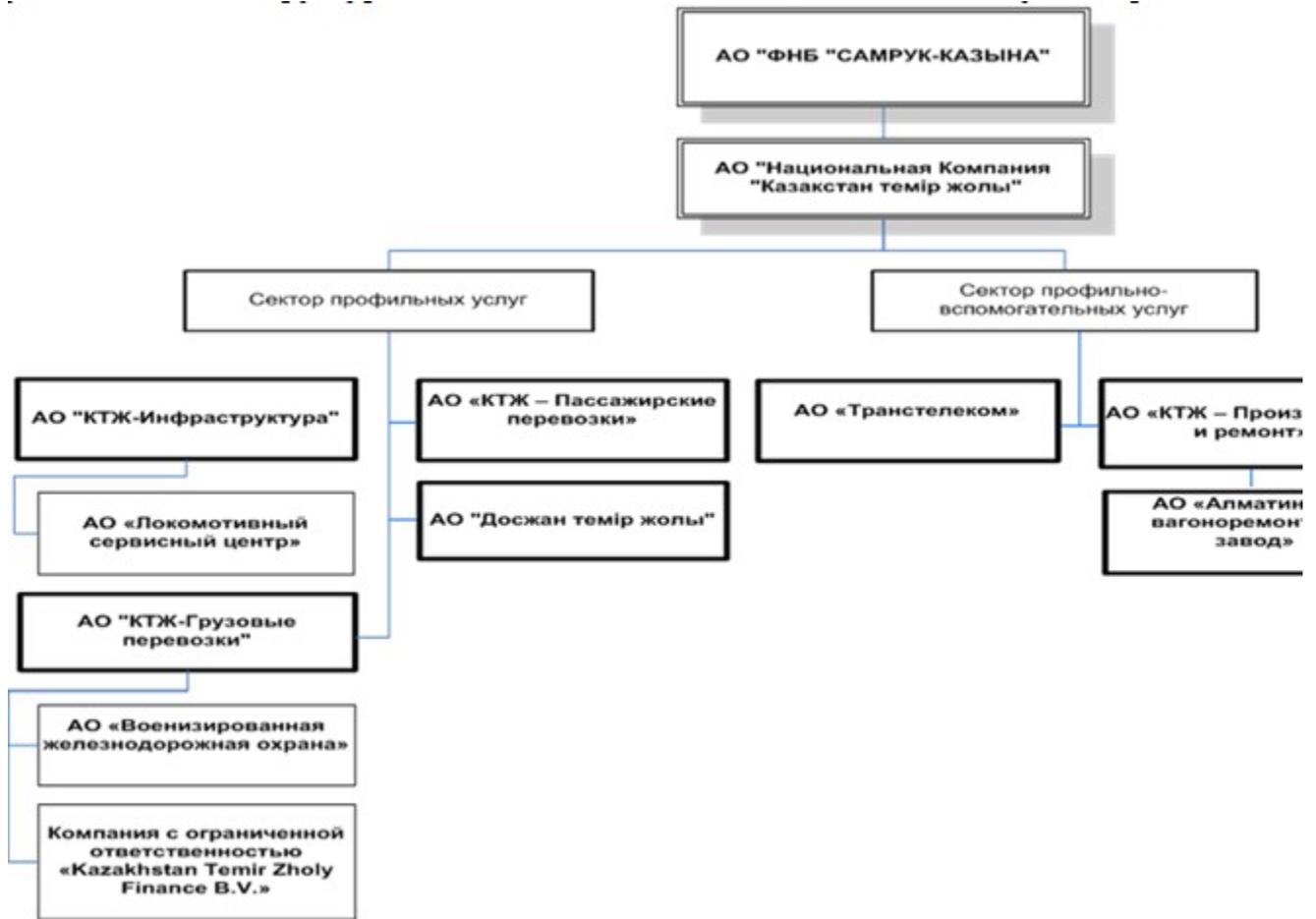
Соответственно, предусмотрена реорганизация АО "НК "КТЖ" в холдинговую структуру с корпоративным центром и дочерними компаниями по перевозкам грузов, перевозкам пассажиров и услугам МЖС.

При этом в рамках холдинговой структуры АО "НК "КТЖ" будет осуществлено перераспределение функций, активов и персонала между оператором МЖС, операторами локальной инфраструктуры, перевозчиками, а также государственными органами, регулирующими взаимоотношения в сфере железнодорожного транспорта.

Тарифы на услуги МЖС, предоставляемые грузовым и пассажирским перевозчикам, будут регулироваться государством. Цены на услуги грузовых перевозчиков будут свободно формироваться на основе рыночного механизма спроса и предложения. Перевозчики пассажиров, независимые операторы малодетальных и вновь вводимых (или реконструируемых) объектов магистральной инфраструктуры и независимые операторы отдельных малодетальных объектов локальной инфраструктуры будут осуществлять свою деятельность на основе договоров концессии (ГЧП), после внесения соответствующих поправок в законодательство по вопросам концессии.

Структура АО "НК "КТЖ" после реализации мероприятий настоящей программы представлена на рисунке 5.

Рисунок 5. Целевая структура холдинга АО "НК "КТЖ"



Целевая структура рынка грузовых перевозок

Реализация рыночной структуры совершенной конкуренции в перевозочной деятельности невозможна в силу следующих причин. Основным признаком совершенной конкуренции является наличие большого числа независимо действующих "продавцов", имеющих незначительный контроль над ценой продукции и наличие стандартизированного продукта.

Каждая конкретная перевозка железнодорожным транспортом, которая, собственно и является услугой, практически уникальна по своим параметрам. Действующий прейскурант услуг (тариф на перевозку грузов) железнодорожного транспорта искусственно агрегирует их по родам груза и поясам дальности и даже при этом состоит из десятков тысяч позиций.

То есть услуги железнодорожного транспорта сильно дифференцированы, что при большом количестве поставщиков в отсутствие доминирующего поставщика на рынке автоматически приводит к модели рынка с монополистической конкуренцией.

Монополистическая конкуренция предполагает возникновение множества компаний, специализирующихся на определенных сегментах рынка (нишах): маршрутах, родах грузов, типах подвижного состава или клиентах.

Основным недостатком реализации модели монополистической конкуренции является появление ряда локальных монополистов на отдельных сегментах рынка. На рынках с монополистической конкуренцией не достигается эффективное использование ресурсов.

Экономическая цель реформирования железнодорожного транспорта заключается в оптимизации совокупного потребления ресурсов экономики на транспортировку грузов. Экономическая эффективность железнодорожного транспорта напрямую зависит от масштаба и размера деятельности предприятия.

Эффект масштаба усиливается спецификой железнодорожного транспорта, где объединение грузопотоков и вагонного парка дает значительное сокращение порожних пробегов по сравнению с отдельным обслуживанием тех же грузопотоков разделенным на части парком.

Основным фактором сохранения и повышения эффективности железнодорожной отрасли, учитывая высокий уровень ее капиталоемкости, является экономия издержек, обеспечиваемая наличием достаточно крупной компании, способной организовать системную конкуренцию на всех сегментах рынка, осуществлять масштабные инвестиции в подвижной состав. Эффективность отрасли возможна лишь при наличии на рынке крупного перевозчика, занимающего достаточно большую долю совокупного рынка, и конкурирующего с "нишевыми" участниками рынка в каждом сегменте.

Таким образом, оптимальное соотношение между "эффектом масштаба" и развитием конкуренции достигается при структуре рынка, на котором доминирует крупный перевозчик.

Международный опыт успешного внедрения конкуренции в железнодорожной отрасли показывает, что оптимальная структура конкурентного рынка железнодорожных перевозок включает крупного поставщика перевозочных услуг ("сетевого интегратора"), занимающего до 90 % доли рынка, который конкурирует на всех сегментах рынка с независимыми перевозчиками, работающими на отдельных маршрутах ("нишевые операторы") (диаграмма 7).

Диаграмма 7. Анализ рынка грузовых перевозчиков стран Европейского Союза

См. бумажный вариант

При этом важнейшим условием эффективной конкуренции является исключение дискриминации:

- 1) национального перевозчика за счет коммерциализации его деятельности и перехода на рыночные принципы осуществления социально-значимых услуг;
- 2) независимых перевозчиков посредством обеспечения равного доступа к услугам магистральной и локальной железнодорожной инфраструктуры.

В противном случае существуют риски неконкурентоспособности Национального перевозчика и сепарирования доходных и убыточных услуг между ним и независимыми перевозчиками.

Структура рынка железнодорожных перевозок с доминирующей долей национального грузового перевозчика обеспечивает оптимальное соотношение между "эффектом масштаба" и давлением рыночных сил для повышения эффективности и качества услуг. Искусственное снижение концентрации на рынке приведет к повышению стоимости услуги для потребителей.

В этой связи нецелесообразно вмешательство государства в формирование структуры рынка и замещение рыночного механизма ценообразования, создающее диспропорции на рынке и искажение рыночных сигналов для экономических агентов.

Таким образом, целевая структура рынка грузовых перевозок включает:

- 1) "Сетевого" Национального перевозчика с высокой рыночной долей до 80-85 % в соответствии с опытом стран ЕС;
- 2) независимых перевозчиков, работающих на одном или нескольких маршрутах (полигонах) с перспективой расширения деятельности;
- 3) государственное регулирование "недискриминационного доступа к услугам МЖС

Целевая структура рынка пассажирских перевозок

В целевой модели предполагается совершенствование механизма организации и субсидирования убытков перевозчика, связанных с осуществлением пассажирских перевозок по социально значимым сообщениям на основе долгосрочных договоров концессии (ГЧП, франшиз), заключаемых между государством и квалифицированным предпринимателем на конкурсной основе.

В целевой модели отрасли компаниям, осуществляющим пассажирские перевозки, необходимы полный контроль и ответственность за активы, задействованные в перевозочном процессе (вагоны и локомотивы), их содержание и обновление, а также оптимизацию издержек в перевозочном процессе в рамках стратегического и операционного планирования.

В связи с этим предусматривается консолидация локомотивов и вагонов непосредственно у пассажирских перевозчиков, в том числе и у Национального пассажирского перевозчика.

В целях повышения эффективности пассажирских перевозок будет пересмотрена зона покрытия и система организации маршрутов с внедрением новой логистической модели пассажирских перевозок, предусматривающей организацию дальних скоростных сообщений между узлами (хабами) во всех регионах Казахстана и перевозками на коротком плече в зоне тяготения хабов.

При этом предусматривается организация интермодального сервиса с интеграцией железнодорожного и автомобильного транспорта.

Распределение функций

Сноска. Глава с изменениями, внесенными постановлением Правительства
Р К от 05.03.2013 № 214.

Операционно-технологическая подсистема основной деятельности железнодорожного транспорта включает совокупность организационно-управленческих и производственных процессов коммерческого и технологического планирования перевозок, приема и обработки заявок, погрузки/разгрузки, организации вагоно- и поездопотоков, эксплуатации локомотивной тяги, диспетчерского регулирования, обслуживания подвижного состава и МЖС.

В новой операционно-технологической модели основные функции будут распределены между новыми субъектами.

Основными функциями грузовых перевозчиков являются:

1) в рамках планирования перевозок (годового, месячного и оперативного) - прием заявок клиентов, разработка годовых планов-прогнозов перевозок, разработка предложений для включения в план формирования поездов, разработка месячных планов перевозок, оперативное (суточное) планирование планов погрузки/выгрузки и перевозок;

2) в рамках нормирования технологических процессов - разработка технологических норм работы своего локомотивного парка, разработка предложений для включения в сводный график движения поездов оператора МЖС, разработка графиков оборота локомотивов и локомотивных бригад, технических норм эксплуатационной работы вагонного парка (реализация этих функций потребует перехода на новую технологию перевозочного процесса, изменения существующих критериев);

3) в рамках регулирования перевозок - диспетчерское регулирование вагонного и локомотивного парка, погрузочных и разгрузочных работ;

4) в рамках перевозочного процесса – оформление и таксировка услуг по перевозке и расчеты с клиентами, прием-передача грузов и вагонов, подготовка вагонов под погрузку; выполнение маневровых работ по формированию/расформированию поездов, прицепке/отцепке вагонов, перемещению вагонов (составов) между парками станции, подаче и уборке вагонов под погрузку и выгрузку; обработка перевозочных документов и составление необходимой документации для формирования/расформирования составов, контроль технического состояния (технический осмотр) и техническое обслуживание (безотцепочный ремонт) вагонов.

Основными функциями пассажирских перевозчиков являются планирование

пассажирских перевозок и разработка предложений для включения в сводный график движения поездов оператора МЖС, разработка графиков оборота своих локомотивов и локомотивных бригад, диспетчерское регулирование вагонного и локомотивного парка, организация продажи билетов, посадки и высадки пассажиров, экипировка и техническое обслуживание вагонов на станциях формирования и промежуточных, подача заявок на маневровый локомотив для формирования/расформирования составов, на подачу/уборку, прицепку/отцепку вагонов и перемещение составов между путевыми парками, экипировка, контроль технического состояния (технический осмотр) и техническое обслуживание (безотцепочный ремонт) вагонов, организация обслуживания пассажиров в поездах и на вокзалах.

Основными функциями оператора МЖС являются:

1) в рамках планирования перевозок и нормирования технологических процессов - разработка технологических процессов работы железнодорожных станций и отдельных пунктов, свод предложений грузовых и пассажирских перевозчиков и разработка сводного графика движения поездов по МЖС, разработка совместно с ветевладельцами и перевозчиками единых технологических процессов станций и подъездных путей;

2) в рамках оперативного планирования и диспетчерского регулирования - диспетчерское управление движением поездов и маневровой работой на станциях ;

3) в рамках перевозочного процесса: оформление и таксировка услуг магистральной железнодорожной сети и расчеты с перевозчиками ;

содержание и обслуживание вокзалов, перронов и платформ; содержание и обслуживание магистральных и станционных путей, объектов и оборудования сигнализации и связи, объектов электроснабжения в соответствии с техническими и технологическими нормами, эксплуатация и содержание пожарно-восстановительных поездов;

контроль автоматическими средствами технических неисправностей и выявление коммерческих браков подвижного состава в пути следования, угрожающих безопасности движения ;

предоставление станционных путей для стоянки вагонов, не связанной с выполнением операций перевозочного процесса, выполняемое не в ущерб основной перевозочной деятельности;

эксплуатация и содержание программно-аппаратного комплекса информационной системы железнодорожного транспорта.

Основными функциями оператора локомотивной сервисной инфраструктуры являются: техническое обслуживание локомотивов и экипировка локомотивов,

организация отдыха локомотивных бригад.

Основными функциями оператора локальной железнодорожной инфраструктуры являются: оказание услуг подъездных путей, грузовых дворов и терминалов и других объектов локальной инфраструктуры в соответствии с технологическими нормами, разработка совместно с оператором МЖС и перевозчиками единых технологических процессов станций и подъездных путей.

Как уже отмечалось, в настоящее время интегрированность базового технологического процесса организации и осуществления перевозок обеспечивается в организационных рамках системы АО "НК "КТЖ". Для проведения институциональных преобразований, предусмотренных настоящей Программой будет создана и регламентирована в новых правилах детальная операционно-технологическая модель, распределяющая функции участников перевозок в рамках новой институционально-правовой структуры отрасли и обеспечивающая функциональную целостность базового технологического процесса.

Распределение активов

Сноска. Глава с изменениями, внесенными постановлением Правительства РК от 05.03.2013 № 214.

Производственные активы, передаваемые в ведение оператора МЖС для осуществления его функций, включают:

- 1) магистральные пути и путевое развитие станций (пути, искусственные сооружения и полоса отвода);
- 2) станционные здания и сооружения, в том числе вокзалы;
- 3) электрические сети и трансформаторные подстанции;
- 4) телекоммуникационные сети и объекты сигнализации и связи;
- 5) программно-технический комплекс информационной системы (единый комплекс интегрированной обработки дорожной ведомости, система интегрированной обработки маршрута машиниста, автоматизированная система полномерного учета и определения дислокации вагонного парка, автоматизированная система управления "Экспресс");
- 6) специализированный парк путевых машин, тяжелой техники, диагностических вагонов;
- 7) вагонный парк необходимый для собственных технологических нужд по обслуживанию и текущему ремонту пути;
- 8) служебные и литерные вагоны;
- 9) пожарно-восстановительные поезда;
- 10) подъездные пути, необходимые для функционирования МЖС, вокзалы и платформы;
- 11) объекты тепло- и водоснабжения, необходимые для обеспечения объектов

железнодорожной инфраструктуры и населения на малонаселенных станциях;

12) транспортные средства для водоснабжения;

13) административные и производственные здания, автотранспорт и офисное оборудование;

14) **исключен постановлением Правительства РК от 05.03.2013 № 214.**

Производственные активы, передаваемые в собственность Национального грузового перевозчика для осуществления его функций, включают:

магистральные грузовые и маневровые локомотивы;

грузовые вагоны;

пункты подготовки вагонов и промывочно-пропарочные станции;

пункты технического и коммерческого обслуживания;

пункты текущего отцепочного ремонта;

часть вагоноремонтных депо;

часть подъездных путей;

машины и оборудование погрузки/разгрузки;

программно-технические средства (автоматизированное рабочее место товарного кассира, автоматизированное рабочее место приемосдатчика);

административные здания, автотранспорт и офисное оборудование.

Производственные активы, передаваемые в собственность Национального пассажирского перевозчика для осуществления его функций, включают:

1) магистральные пассажирские локомотивы;

2) пассажирские, багажные вагоны, вагоны-рестораны;

3) служебные, литерные и специализированные вагоны;

4) пути отстоя вагонов;

5) программно-технические средства (автоматизированное рабочее место билетного кассира);

6) административные здания, автотранспорт и офисное оборудование;

7) пассажирские эксплуатационные вагонные депо (мелкий ремонт, экипировка).

Государственное регулирование и экономическая политика на железнодорожном транспорте

В рамках реализации реформы государственного регулирования отрасли миссия государства дифференцируется в зависимости от секторов отрасли.

В целевой модели отрасли предусматривается снятие ответственности государства за обеспечение услуг грузовых перевозок и формирование цен на услуги. Качество, объем и ассортимент предлагаемых услуг грузовых перевозчиков, в том числе и государственного грузового перевозчика, а также формирование цен на эти услуги будет регулироваться рыночными силами.

Инструментами государственного регулирования в секторе будут нормы

законодательства, направленные на защиту конкуренции и обеспечение целостности и безопасности технологического процесса перевозок и недискриминационного доступа при взаимодействии перевозчиков с оператором МЖС и владельцами локальных инфраструктур.

Регулирование цен и тарифов

В капиталоемких, сетевых и инфраструктурных отраслях экономики со значительным эффектом масштаба высокая концентрация является одним из самых существенных факторов снижения стоимости продукция (услуг). Общий эффект усиливается спецификой казахстанского рынка с большой территорией и малой плотностью населения.

Либерализация рынка грузовых перевозок в странах ЕС привела к значительному снижению тарифов и появлению дополнительных преимуществ для клиентов, таких как повышение гибкости обслуживания и предоставление дополнительных услуг, например погрузочно-разгрузочных работ и таможенного оформления. При этом также снизились средние цены на перевозку грузов (диаграмма 8).

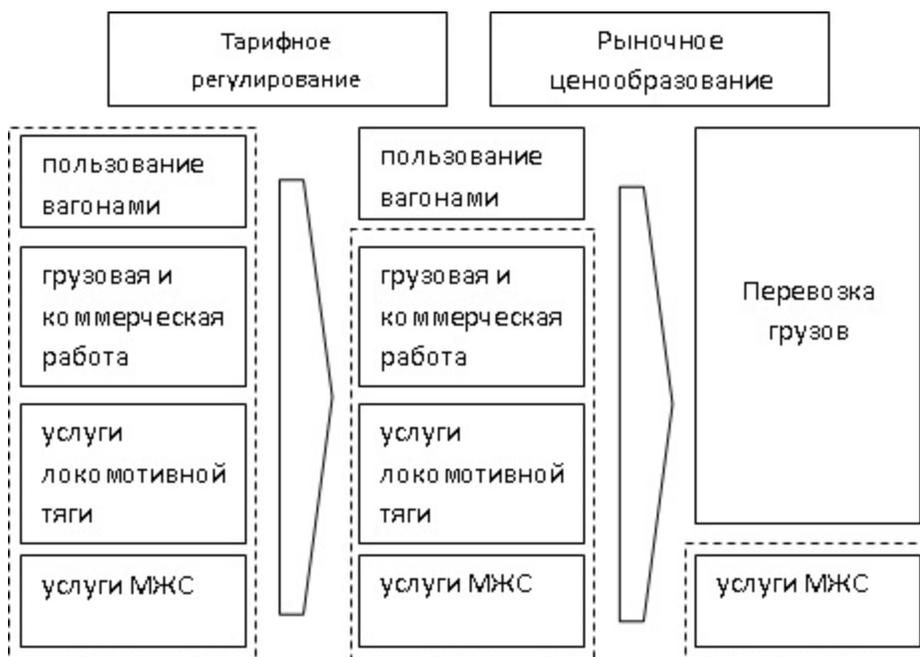
Диаграмма 8. Выгоды от либерализации рынка грузоперевозок для потребителей и экономики в целом

См. бумажный вариант

Существующее тарифное регулирование на услуги железнодорожного транспорта в РК не соответствует, современным экономическим принципам и во многом продиктовано политическими и социальными соображениями, что приводит к потере рыночной доли от общего объема грузопотоков, снижению качества услуг, моральному и физическому износу железнодорожной системы.

Реформа государственного регулирования будет осуществляться поэтапно. В 2011 году планируется выведение вагонной составляющей за перевозку грузов из-под государственного регулирования, а с 2014 года - дерегулирование перевозочной деятельности (рисунок 6).

Рисунок 6. Изменение методов государственного тарифного регулирования рынка грузовых перевозок



2009 год 2011 год 2014 год

В результате либерализации рынка произойдет рыночное ребалансирование тарифов на основе экономической стоимости услуг.

В то же время до внедрения конкурентной модели в 2014 году потребуются поэтапное проведение работ по унификации (т.е. ребалансированию в сторону сближения) тарифов в рамках вступления Казахстана в Единый таможенный союз (далее - ЕТС) и Всемирную торговую организацию (далее - ВТО).

На рынке пассажирских перевозок цены на билеты в плацкартных вагонах будут определяться в рамках заключаемых договоров концессии (ГЧП), чтобы предоставить населению доступный способ передвижения, однако цены на билеты в вагонах с более комфортабельными условиями (купе и спальный вагон) будут определяться на основе рынка спроса и предложений. При этом принципы ценообразования на услуги пассажирского перевозчика должны обеспечить определенную гибкость в установлении цен поставщиком в пределах определенных диапазонов в зависимости от качества, сезонности, пикового с п р о с а .

Тарифы на услуги МЖС и локальной железнодорожной инфраструктуры будут регулироваться государством. В целях повышения экономической эффективности и клиентоориентированности субъекта естественной монополии - оператора МЖС, в его регулировании будет:

1) базироваться на принципах стимулирующего предельного тарифообразования;

2) самостоятельность субъекта в установлении тарифов в установленных пределах, учитывающих специфические нужды клиентов и обеспечивающих стимулы для повышения эффективности производства в установленном

3) исключать использование тарифов как инструмента регулирования макроэкономической конъюнктуры и перекрестного субсидирования;

4) предусматривать принципиальное упрощение правил и процедур, а также исчерпывающий перечень информации и четкие критерии для принятия решений об установлении тарифов;

С учетом предусмотренной законодательством возможности строительства и эксплуатации железнодорожных линий (участков) частными субъектами ценовое регулирование инфраструктурных услуг на таких участках будет осуществляться на основе механизмов, вытекающих из концессионных соглашений, учитывающих долгосрочные финансовые и коммерческие параметры проектов.

Государственное субсидирование

Будет осуществляться поэтапный уход от перекрестного субсидирования.

Для снижения нагрузки на государственный бюджет будет проведена работа по идентификации и оптимизации убыточных социально значимых услуг, а также применяться новые формы концессии (ГЧП). В соответствии с этим Правительством РК будет утвержден перечень малодеятельных участков МЖС, незадействованных и незагруженных объектов локальной инфраструктуры, и проведены соответствующие процедуры по субсидированию АО "НК "КТЖ" или передаче объектов в концессию.

Пассажирские перевозки являются общественно-значимыми услугами, поэтому часть стоимости услуг будет покрываться государством. В то же время в структуре всех перевозок необходимо разделить прибыльные и убыточные услуги и провести оптимизацию маршрутов.

Выделенные из республиканского и местного бюджетов средства будут направлены на субсидирование убытков перевозчика, связанных с осуществлением пассажирских перевозок по социально значимым сообщениям, и на обновление пассажирского подвижного состава после внесения соответствующих изменений и дополнений в действующие законодательные акты.

Будет обеспечен поэтапный выход на 100 % бюджетное субсидирование убытков перевозчика, связанных с осуществлением пассажирских перевозок по социально значимым сообщениям.

Сетевой инфраструктурный контракт

Согласно экономической теории социальное благосостояние достигает максимума, и, как следствие, обеспечивается экономическая эффективность, если цены равны маргинальным (предельным) издержкам. В странах ЕС в качестве обязательной нормы предусматривается принцип ценообразования, основанный на маргинальных (предельных) издержках железнодорожной

и н ф р а с т р у к т у р ы .

При этом международный опыт показывает, что предоставление железнодорожной инфраструктуры не может быть самофинансируемым в краткосрочной и среднесрочной перспективе. Эффективная цена больше ориентирована на цену, которую готово заплатить общество за продукцию, чем на цену, предлагаемую производителем.

В целях исключения перекрестного субсидирования малодеятельных и незагруженных объектов МЖС, тарифы на услуги МЖС будут дифференцироваться в зависимости от принадлежности участков к той или иной категории пути и интенсивности движения по ним.

В случае экономической недоступности услуг оператора МЖС и субъектов локальной инфраструктуры на отдельных участках из-за низкой интенсивности перевозок и, соответственно, высоких издержек на единицу услуг, тарифы будут устанавливаться на уровне, не покрывающем эксплуатационных и капитальных затрат.

В качестве долгосрочного регуляторного решения для инфраструктуры планируется внедрение механизма "Сетевого инфраструктурного контракта", в рамках которого государство определяет долгосрочные потребности в пропускных способностях железнодорожного транспорта в регионах и уровень тарифов, а железнодорожный транспорт - необходимый объем финансирования и работ для поддержания выполнения этой задачи.

Принципы "Сетевого инфраструктурного контракта":

- 1) определение долгосрочной потребности в пропускных способностях инфраструктуры с учетом целевой роли и доли железнодорожных перевозок в транспортной системе страны;
- 2) количество обслуживаемых грузовых станций, критерии закрытия и консервации малодеятельных станций и участков инфраструктуры;
- 3) уровень пропускных способностей сети и участков;
- 4) целевые стандарты технического состояния и безопасности движения;
- 5) целевые стандарты и уровни качества услуг для клиентов;
- 6) стоимость услуг инфраструктуры, динамика их изменений.

Таким образом, в рамках сетевого инфраструктурного контракта государство:

- 1) определяет свои обязательства по модернизации инфраструктуры, исходя из реальной необходимости пропускной способности сети;
- 2) в лице уполномоченного органа на основе долгосрочных планов индустриально-инновационного развития, а также распределения производственных мощностей определяет потребности в услугах железнодорожной инфраструктуры для обеспечения развития экономики;
- 3) устанавливает технические нормативные требования к объектам

инфраструктуры, а также к подвижному составу через правила и нормативы;

4) на основе долгосрочной финансовой модели развития инфраструктуры устанавливает уровень тарифов на доступ к инфраструктуре с учетом инвестиционных потребностей. Источниками финансирования модернизации инфраструктуры будет тариф за доступ к услугам МЖС. В случае изменения государством тарифной политики, предусмотренной финансовой моделью, государство обеспечивает компенсацию запланированных и реализуемых проектов за счет средств государственного бюджета.

Реализация инфраструктурных проектов

Сноска. Глава с изменениями, внесенными постановлением Правительства Р К от 05.03.2013 № 214.

Приоритетным направлением инфраструктуры железнодорожного транспорта Казахстана является развитие транзитного потенциала путем строительства новых железнодорожных линий.

В соответствии с поручениями Глав государств Казахстана, Туркменистана и Ирана начато строительство железнодорожной линии "Узень - государственная граница с Туркменистаном". Эта линия, являясь частью международного коридора Север - Юг, обеспечит прямое соединение Казахстана со странами Персидского залива и позволит сократить расстояние перевозок по сравнению с существующим маршрутом международного коридора Север - Юг около 600 км и обеспечит прямое соединение Казахстана со странами Персидского залива.

Стоимость строительства согласно заключению Государственной экспертизы составляет 65 059 млн. тенге.

Проект Коргас - Жетыген (протяженностью 293 км) позволит открыть второй пограничный пункт железнодорожного перехода с Китаем и существенно разгрузит станцию Достык.

Стоимость строительства согласно заключению Государственной экспертизы составляет 153 201 млн. тенге.

Строительство железнодорожной линии "Жезказган – Бейнеу" (протяженностью 988 км) обеспечит прямое железнодорожное сообщение между центральным и западным регионами Казахстана.

Стоимость строительства согласно заключению Государственной экспертизы составляет 561 186 млн. тенге.

В целях обеспечения транспортного обслуживания Шубаркольского угольного месторождения и примыкающих к нему рудных месторождений с 2012 года начнется строительство железнодорожной линии "Аркалык – Шубарколь" (протяженностью 214 км).

Стоимость строительства согласно заключению Государственной экспертизы составляет 133 214 млн. тенге.

Экономическая интеграция

Согласно межгосударственным соглашениям РК, РФ и Республика Беларусь с 2010 года вступают в ЕТС и до 2012 года формируют Единое экономическое пространство .

Единое экономическое пространство РК, РФ и Республики Беларусь - это пространство, на котором функционируют однотипные механизмы регулирования экономики, основанные на рыночных принципах и применении гармонизированных правовых норм, существует единая инфраструктура и проводится согласованная налоговая, денежно-кредитная, валютно-финансовая, торговая и таможенная политика, обеспечивающие свободное движение товаров, услуг, капитала и рабочей силы.

Создание единого экономического пространства предполагает следующие с т а д и и :

- 1) завершение формирования зоны свободной торговли;
- 2) формирование таможенного союза;
- 3) формирование единого экономического пространства.

С учетом вступления Казахстана в ЕТС и ВТО будет проведена работа по унификации внутренних железнодорожных тарифов и их сближению с железнодорожными тарифами в странах-участницах ЕТС для формирования единых экономических условий.

Однако железнодорожные отрасли в странах ЕТС находятся в состоянии реформирования, при этом имеются принципиальные различия в действующих и целевых моделях отрасли. Различия заключаются, в частности, в законодательном определении рыночной сферы железнодорожного транспорта.

К примеру, в целевой модели железнодорожного транспорта Казахстана конкурентной сферой будет перевозка грузов и пассажиров, а сферой естественной монополии определена железнодорожная инфраструктура. В РФ обсуждается целевая модель железнодорожной отрасли, в рамках которой рассматриваются различные варианты, в том числе варианты, которые предусматривают более узкую сферу открытого конкурентного рынка, связанного с деятельностью по оперированию вагонами, относя к монопольной сфере перевозки грузов и инфраструктуру. В Республике Беларусь пока сохраняется вертикально-интегрированная монополия железнодорожная компания с элементами доступа на рынок в сегменте оперирования вагонами.

В связи с этим в соглашениях и при гармонизации законодательства в рамках ЕТС в области железнодорожного транспорта, антимонопольного регулирования и регулирования естественных монополий должна быть обеспечена паритетная основа доступа на рынки железнодорожных услуг.

То есть одним из условий доступа перевозчиков-нерезидентов или

аффилированных с ними компаний-резидентов на казахстанский рынок будет
являться предоставление равноценного доступа казахстанским перевозчикам со
стороны соседних государств.

Обновление и модернизация основных средств производства отрасли

Сноска. Глава в редакции постановления Правительства РК от 05.03.2013 №
2 1 4 .

За период 2010 – 2014 годы за счет собственных средств АО "НК "КТЖ" планируются приобретение порядка 28300* грузовых вагонов, а также осуществление капитального ремонта свыше 6400* вагонов.

В период с 2010 по 2014 годы за счет бюджетных средств (на кредитной основе) и собственных средств АО "Пассажирские перевозки" планируется приобретение 420 пассажирских вагонов "Тальго"*, за счет собственных средств АО "НК "КТЖ" и АО "Пассажирские перевозки" свыше 270 пассажирских вагонов (в том числе 12 вагонов электропоездов и 20 вагонов дизель-рельсового состава).

За указанный период за счет собственных и заемных средств планируются приобретение свыше 470* локомотивов в пассажирском и грузовом движении, а также осуществление капитального ремонта свыше 260* тепловозов и электровозов.

В рамках модернизации инфраструктуры будут осуществлены мероприятия по развитию систем телекоммуникаций железнодорожного транспорта и внедрения на ее основе инновационных технологий организации и управления перевозочным процессом.

С учетом накопленной протяженности пути с пропущенным нормативным тоннажем до 2015 года необходимо осуществить модернизацию и обновление 3192* километров пути. Также необходимо осуществить реконструкцию объектов искусственных сооружений, средств защиты пути, средств диагностики, систем диспетчерской централизации и объектов электроснабжения с учетом динамики выбытия по сроку службы основных средств для обеспечения прогнозных объемов перевозок.

Возможные источники финансирования: за счет средств республиканского и местных бюджетов; собственные и заемные средства группы компаний АО "НК "КТЖ" с учетом ежегодного повышения тарифов (до 2015 года) и последующей индексацией на уровень инфляции и поэтапного перехода к 100 % субсидированию пассажирских перевозок по социально значимым сообщениям; частные инвестиции.

Объемы финансирования из республиканского и местных бюджетов будут ежегодно уточняться при формировании и уточнении бюджетов соответствующего года в установленном порядке.

При этом возможны изменения источников и объемов финансирования инвестиционных проектов железнодорожной отрасли, исходя из возможности республиканского бюджета и в соответствии с корректировкой Плана развития АО "НК "КТЖ" на среднесрочный период.

Для обеспечения финансирования инвестиционных потребностей отрасли
б у д у т о с у щ е с т в л е н ы :

- 1) повышение тарифов в 2010 году на 17,6 %, с 2011 по 2014 годы на 15 % ежегодно с последующей корректировкой на уровень инфляции;
- 2) обновление пассажирского подвижного состава за счет средств государственного бюджета;
- 3) дерегулирование тарифов по вагонной составляющей в 2011 году и перевозочной деятельности с 2014 года;
- 4) 100 % субсидирование убытков перевозчика, связанных с осуществлением пассажирских перевозок по социально значимым сообщениям.

С целью реализации крупных инфраструктурных проектов в 2011 году группой акционерного общества "Национальная компания "Қазақстан темір жолы" планируется привлечь следующие займы:

- 1) от АО "Самрук-Қазына" на обновление локомотивного и вагонного парков на общую сумму 75 млрд. тенге;
- 2) из средств республиканского бюджета через АО "Самрук-Қазына" на обновление парка подвижного состава железнодорожных пассажирских вагонов акционерного общества "Пассажирские перевозки" в сумме 19 млрд. тенге;
- 3) от Европейского Банка Реконструкции и Развития на приобретение подвижного состава АО "Казтемиртранс" в сумме 34 970 065 долл. США (по траншу в долл.США) и 7 215 845 тыс.тенге (по траншу в тенге), а также строительство волоконно-оптической линии связи АО "Транстелеком" в сумме 21,5 млн. долл. США.

В целях реализации инвестиционных проектов в 2012 году группа АО "НК "КТЖ" планирует привлечь займы по таким проектам, как "Строительство железнодорожных линий Аркалык – Шубарколь и Жезказган – Бейнеу", "Обновление парка грузовых вагонов", "Обновление локомотивного парка", "Обновление пассажирского парка вагонов", "Реализация АСУ Энергодиспетчерская тяги", "Реконструкция и запуск производства вагонного литья" и др. от международных финансовых институтов, АО "Банк развития Казахстана" и других коммерческих банков.

Для финансирования проектов по обновлению локомотивного парка группой АО "НК "КТЖ" в 2011 – 2012 гг. предусмотрена работа по привлечению заемных средств для финансирования таких проектов как "Приобретение 22 пассажирских электровозов производства КНР", "Приобретение 200 грузовых и 95

пассажирских электровозов компании "Alstom Transport" под гарантии SINOSURE и COFACE (экспортно-кредитных агентств КНР и Франции), что позволит привлечь заемные средства на длительные сроки под выгодные процентные ставки. Также, для финансирования проекта "Приобретение локомотивов и комплектов локомотивного оборудования компании "Дженерал Электрик" ведется работа по привлечению прямого займа от Экспортно-Импортного банка США (US ExIm Bank).

В целях удовлетворения растущих потребностей экономики в грузовых перевозках, в связи с возникшим острым дефицитом вагонов, необходимостью обновления подвижного состава в 2012 году для финансирования инвестиционного проекта "Обновление парка грузовых вагонов" группой АО "НК "КТЖ" предусмотрен выпуск еврооблигаций на сумму 800 млн. долларов США на внешнем/внутреннем рынке через дочернюю организацию АО "Қазтеміртранс", зарегистрированную в Нидерландах – Kazakhstan Temir Zholy Finance B.V. под гарантию АО "НК "КТЖ" и двух крупнейших дочерних организаций АО "Қазтеміртранс" и АО "Локомотив".

Вместе с тем, для рефинансирования 5-летнего займа, привлеченного АО "Қазтеміртранс" от АО "Банк Развития Казахстана", с целью снижения долговой нагрузки по возврату займов в 2017 году, а также финансирования инвестиционной программы и покрытия общекорпоративных нужд АО "Қазтеміртранс", АО "НК "КТЖ" и/или финансирования инвестиционной программы АО "Локомотив" по приобретению новых локомотивов группой планируется дополнительный выпуск еврооблигаций.

Кроме вышеизложенного, группой АО "НК "КТЖ" в целях финансирования растущих инвестиционных потребностей возможно привлечение дополнительных заемных средств.

С целью согласования новой структуры группы компаний АО "НК "КТЖ" с кредиторами планируется закуп консалтинговых услуг по оптимизации структуры портфеля заимствований группы компаний АО "НК "КТЖ".

Реализация институциональных преобразований в железнодорожной отрасли

Сноска. Глава с изменениями, внесенными постановлением Правительства РК от 05.03.2013 № 214.

Существующая нормативная правовая и методологическая база, регламентирующая технологический процесс организации и осуществления перевозок, ориентирована на его выполнение в рамках единой централизованной системы. Новая структура отрасли предусматривает возникновение коммерческих взаимоотношений между субъектами, деятельность каждого из которых является отдельным звеном интегрированного технологического процесса организации и осуществления перевозок. Соответственно,

технологическая деятельность (или ее ненадлежащее осуществление) одного из субъектов может наносить экономический ущерб другим субъектам. С учетом этого и того, что транспорт является источником повышенной опасности, деятельность субъектов отрасли подлежит лицензированию, государственному контролю и надзору за деятельностью, исключающим недобросовестное поведение на рынке и обеспечивающим соответствующее качество и безопасность услуг.

Будет завершена подготовительная работа по:

1) разработке операционной и регуляторной модели отношений субъектов, которая будет включать в себя детальное проектирование технологических, коммерческих и финансовых взаимоотношений субъектов отрасли и механизмов регулирования;

2) внедрению разработанных методик тарифообразования на услуги МЖС с учетом целевой модели отрасли и разработке (внедрению) методик расчета тарифов на услуги перевозчиков грузов и пассажиров.

Планируется разработка законопроекта РК "О внесении изменений и дополнений в законодательные акты по вопросам железнодорожного транспорта"

Мероприятия, связанные с внедрением и использованием новых механизмов ГЧП планируется реализовать посредством совершенствования законодательства по вопросам концессии.

Также будут проведены мероприятия по разработке нормативных правовых актов, регламентирующих:

1) порядок установления тарифов на услуги оператора МЖС и субъектов локальной железнодорожной инфраструктуры;

2) порядок и условия лицензирования грузовых перевозчиков;

3) порядок проведения конкурсов по новым формам концессии (ГЧП).

Одним из условий функционирования железнодорожной отрасли в соответствии с целевой моделью является совершенствование правовых основ железнодорожных перевозок в межгосударственном сообщении.

Необходимо будет внести изменения в Соглашение о межгосударственном грузовом сообщении, подписанное государствами-участниками ОСЖД, и ряд соглашений по вагонному парку, плану формирования поездов, порядку взаиморасчетов и других Соглашений в рамках Центрального совета по железнодорожному транспорту (далее - ЦСЖТ).

По соглашениям, принятым в рамках ЦСЖТ, будут пересмотрены принципы использования общего парка, основ плана формирования поездов, сертификации ремонта вагонов, расчетов между субъектами железнодорожного транспорта.

Кроме совершенствования нормативной правовой базы будет произведен ряд

структурных преобразований:

1) Подъездные пути, принадлежащие АО "НК "КТЖ" и АО "Центр транспортного сервиса", не связанные с деятельностью МЖС, будут реализованы в установленном законодательством порядке. В дальнейшем АО "Центр транспортного сервиса" будет ликвидировано;

2) Для обеспечения недискриминационного доступа всех железнодорожных компаний к вокзалам и создания условий для их надлежащего обслуживания необходимо сосредоточить вокзальное хозяйство в составе АО "НК "КТЖ" и осуществить следующие мероприятия:

приобретение АО "НК "КТЖ" 100 % пакета акций АО "Вокзалсервис", принадлежащего АО "Пассажирские перевозки";

проведение мероприятий по передаче АО "НК "КТЖ" вокзалов, принадлежащих АО "Желдоримущество";

передача вокзалов, перронов и платформ, ранее переданных в коммунальную собственность, в собственность АО "НК "КТЖ" в установленном законодательством порядке Республики Казахстан;

3) Для привлечения инвестиций на развитие АО "Транстелеком" 49 % пакета акций АО "Транстелеком", принадлежащих АО "НК "КТЖ", будут реализованы в соответствии с действующим законодательством;

4) Так как деятельность АО "Народный пенсионный фонд "Народного банка Казахстана" является непрофильной для АО "НК "КТЖ", будет осуществлена реализация пакета акций, принадлежащего АО "НК "КТЖ", в соответствии с действующим законодательством;

5) В связи с удорожанием услуг и снижением качества содержания лесозащитных насаждений в результате создания ТОО "Лесозащита" и невозможности развития конкуренции в данном виде деятельности ТОО "Лесозащита" будет ликвидировано. Функции содержания лесозащитных насаждений будут осуществляться АО "НК "КТЖ", в дальнейшем - АО "НК "КТЖ - Инфраструктура".

Опыт Европы по реформированию показывает, что чрезмерность в передаче функций по обслуживанию инфраструктуры привела к негативным последствиям. К примеру, RailTruck (Великобритания), уменьшив собственный инженерно-технический персонал, пытался управлять обслуживанием инфраструктуры на основе контрактов с подрядными организациями. Что привело, даже при высоком уровне развития института контрактных обязательств в Великобритании, к повышению аварийности. В результате чего данная компания была ликвидирована (с последующей национализацией);

6) Доля участия АО "ФНБ "Самрук-Казына" в уставном капитале ТОО "Ремонтная корпорация "Қамқор" будет передана в собственность АО "НК "КТЖ"

. В дальнейшем ТОО "Ремонтная корпорация "Қамқор" будет реорганизовано в АО "КТЖ - Производство и ремонт" с консолидацией крупных производственных и ремонтных мощностей. При этом пакет акций АО "Алматинский вагоноремонтный завод", принадлежащий АО "НК "КТЖ", будет передан в АО "КТЖ - Производство и ремонт". Дочерние ремонтные предприятия АО "Локомотив", АО "Ремлокомотив" и АО "Локомотивный сервисный центр" будут переданы в АО "КТЖ - Производство и ремонт";

7) В сфере пассажирских перевозок будет осуществлена реорганизация АО "Пассажирские перевозки" путем присоединения к нему ТОО "Компания "Жолаушылартранс", АО "Багажные перевозки", АО "Пассажирская лизинговая вагонная компания" и АО "Вагонсервис";

8) В связи с тем, что функции планирования и организации пассажирских перевозок в настоящее время осуществляются АО "НК "КТЖ", эти функции будут осуществляться самостоятельно АО "Пассажирские перевозки", ТОО "Оперативно-технологический центр управления пассажирскими перевозками" б у д е т л и к в и д и р о в а н о ;

9) В целях оптимизации затрат будет осуществлена реорганизация АО "Теміржолсу", АО "Теміржолжылу" и ОАО "Желдорводотеплоснабжение" путем присоединения АО "Теміржолжылу" и ОАО "Желдорводотеплоснабжение" к АО "Теміржолсу". В дальнейшем АО "Теміржолсу" будет присоединено к АО "НК " К Т Ж - И н ф р а с т р у к т у р а " ;

10) При разделении сферы естественной монополии (услуги магистральной железнодорожной сети) и перевозочной деятельности будет создано АО "КТЖ – Инфраструктура" путем реорганизации АО "НК "КТЖ" и передачи АО "КТЖ – Инфраструктура" магистральной инфраструктуры и других активов, необходимых для оказания услуг МЖС.

С целью проведения подготовительных мероприятий по созданию АО "КТЖ – Инфраструктура", как владельца и оператора МЖС, и формированию в составе АО "НК "КТЖ" обособленного национального грузового перевозчика будет произведено распределение функций и штата между филиалами АО "НК "КТЖ" – "Дирекция магистральной сети" и "Дирекция перевозочного процесса".

В целях обеспечения передачи МЖС в уставный капитал АО "КТЖ – Инфраструктура" будут внесены соответствующие поправки в законодательство.

Поправки в законодательство предполагают, что: будут предусмотрены передача МЖС и ее объектов в уставный капитал оператора МЖС (АО "КТЖ – Инфраструктура") и запрет на ее отчуждение иным л и ц а м ; единственным акционером оператора МЖС (АО "КТЖ – Инфраструктура")

станет АО "НК "КТЖ", обладающее в соответствии с целевой моделью отрасли статусом корпоративного центра;

11) Для полноценного и самостоятельного осуществления функций национального грузового перевозчика будет сформировано АО "КТЖ – Грузовые перевозки" с консолидацией активов, необходимых для осуществления перевозочного процесса. При этом АО "Локомотив" будет присоединено к АО "Казтеміртранс". После устранения перекрестного субсидирования убытков от пассажирских перевозок за счет доходов от грузовых перевозок АО "КТЖ – Грузовые перевозки" будет реорганизовано путем разделения. Созданному в результате реорганизации акционерному обществу будет передан имущественный комплекс по эксплуатации и содержанию локомотивов, обслуживающих пассажирские перевозки, с дальнейшим присоединением этого акционерного общества к АО "Пассажирские перевозки";

12) ТОО "Ертыс - сервис" и ТОО "Казыкурт - Юг" (промывочно-пропарочные станции) будут реорганизованы путем присоединения к АО "КТЖ - Грузовые перевозки";

13) В целях обеспечения охраны грузов в пути следования по всей территории РК 100 % пакет акций АО "Военизированная железнодорожная охрана", принадлежащий АО "НК "КТЖ", будет передан в уставной капитал АО "КТЖ - Грузовые перевозки".

По мере развития предложений на рынке охранных услуг и альтернатив для замещения охраны грузов механизмом страхования и технологическими решениями обеспечения сохранности грузов будет рассмотрен вопрос продажи пакета акций АО "Военизированная железнодорожная охрана";

14) **Исключен постановлением правительства РК от 05.03.2013 № 214;**

15) В целях обеспечения равного доступа перевозчиков к обслуживающей деповской инфраструктуре 100 % пакет акций АО "Локомотивный сервисный центр", принадлежащий АО "НК "КТЖ", будет передан в уставной капитал АО "КТЖ - Инфраструктура";

16) Будет осуществлено создание совместных предприятий с зарубежными транспортными компаниями – мировыми лидерами в области разработки и производства железнодорожной техники в целях развития железнодорожной отрасли страны с использованием передовой техники и технологий, отвечающих международным стандартам безопасности и качества, которые могут предоставить эти компании;

17) В целях формирования квалифицированного кадрового потенциала АО "НК "КТЖ" будут приобретены акции АО "Казахская академия транспорта и коммуникаций им. М. Тынышпаева".

В связи с необходимостью соблюдения группой компаний АО "НК "КТЖ"

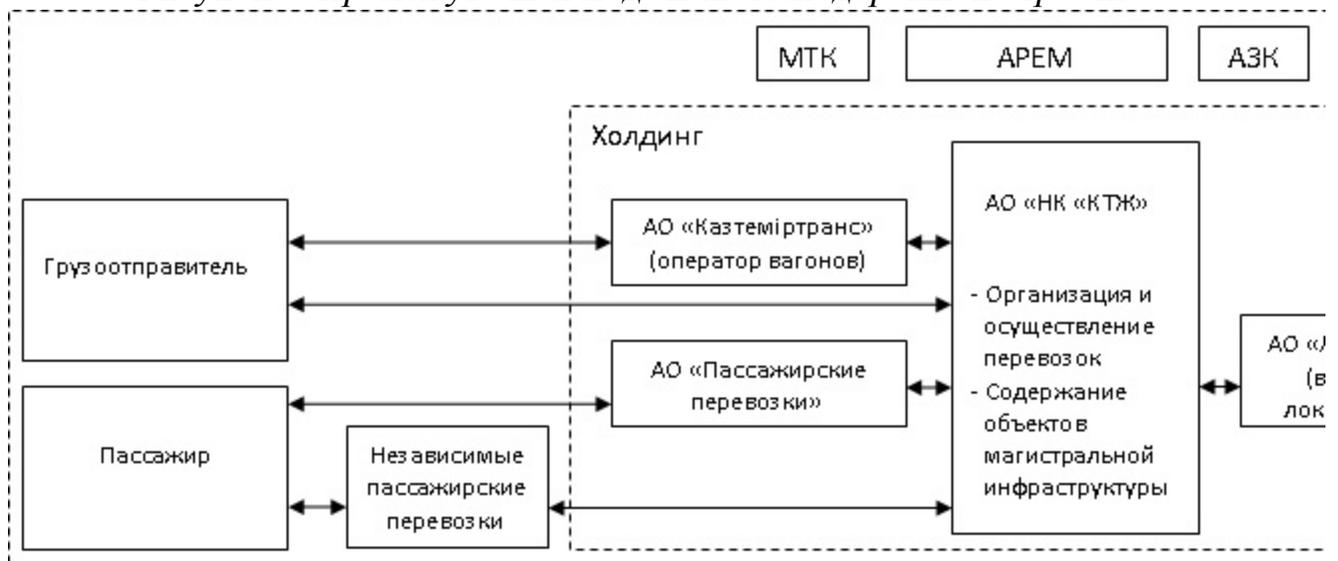
нефинансовых обязательств по привлеченным займам и выпущенным еврооблигациям, мероприятия по реорганизации группы компаний АО "НК "КТЖ" будут предварительно согласованы с кредиторами, с которыми заключены соглашения о займах и договора гарантий в их обеспечение, и финансовыми агентами по обслуживанию займов: Японский банк международного сотрудничества (JICA), Эксимбанк США, Европейский Банк Реконструкции и Развития, Instituto de Credito Oficial Королевства Испании, The Royal Bank of Scotland, Bank of New York (как Трастового управляющего в соответствии с договорами по еврооблигациям), АО "Банк Развития Казахстана", АО "Компания по реабилитации и управлению активами" и другими кредиторами.

Промежуточная модель отрасли

В результате фактической ликвидации общего парка инвентарных вагонов в связи с созданием ОАО "Российские железные дороги" второй грузовой компании, в 2011 году функции оперирования вагонами будут переданы от АО "НК "КТЖ" собственнику вагонов - АО "Казтеміртранс", который будет оперировать вагонами на принципах частного парка.

В промежуточной модели отрасли будет действовать АО "НК "КТЖ", выполняющее функции оператора МЖС и Национального перевозчика грузов, АО "Локомотив" - предоставляющее услуги локомотивной тяги, АО "Пассажирские перевозки" и независимые пассажирские перевозчики - осуществляющие перевозки пассажиров, АО "Казтеміртранс" и собственники подвижного состава - выполняющие функции по оперированию грузовым вагонным парком на равных условиях.

Рисунок 7. Промежуточная модель железнодорожной отрасли



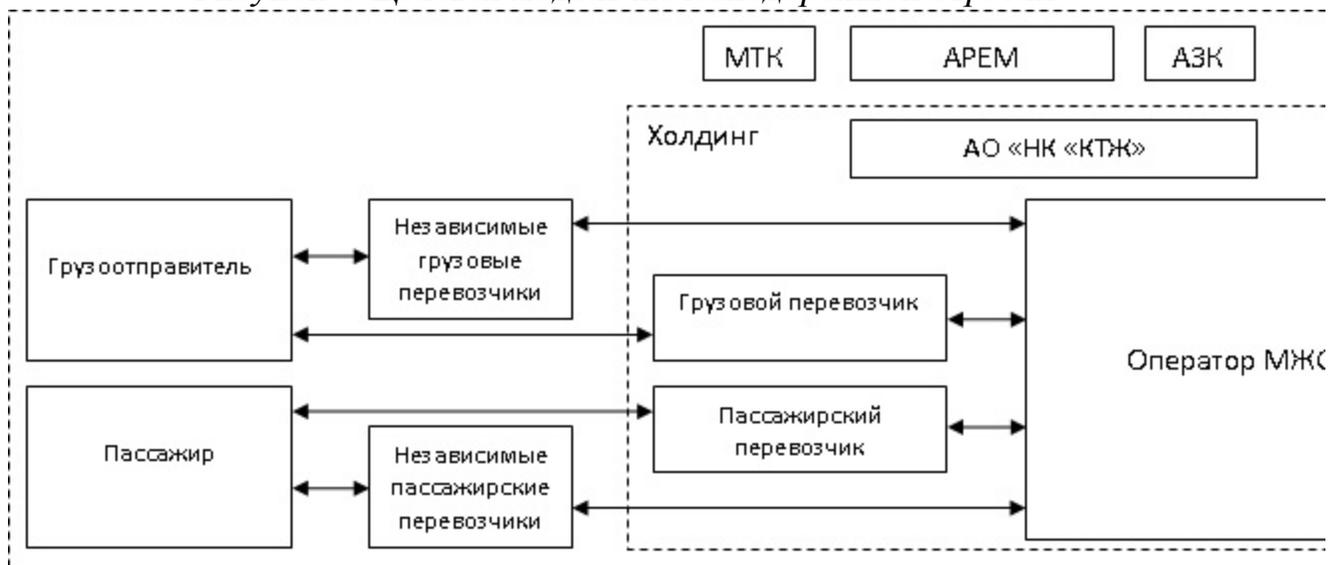
В соответствии с поэтапным дерегулированием перевозочной деятельности в 2011 году будет отменено ценовое регулирование АО "Казтеміртранс" по оперированию вагонами в установленном законодательством порядке с

уточнением географических и продуктовых границ рынка.

Целевая модель отрасли

Основным условием реализации мероприятий по формированию целевой модели отрасли и открытия доступа к МЖС перевозчикам грузов и пассажиров будет обеспечение 100 %-го субсидирования государством убытков перевозчика, связанных с осуществлением пассажирских перевозок по социально значимым сообщениям и дерегулирования тарифов за перевозки после внесения соответствующих изменений и дополнений в действующие законодательные акты.

Рисунок 8. Целевая модель железнодорожной отрасли



На этом этапе начнется становление рынка железнодорожных перевозок с постепенным увеличением доли независимых перевозчиков.

В соответствии с целевой моделью отрасли оптимальной структурой рынка перевозок является структура с доминирующей долей национальных перевозчиков. В силу отсутствия административных барьеров для вхождения на рынок независимых перевозчиков и государственного регулирования в целевой модели отрасли, основным условием сохранения доминирующего положения национальных перевозчиков на рынке будет являться обеспечение более высокой эффективности и качества предоставляемых услуг в сравнении с конкурентами. При несоблюдении данного условия национальные перевозчики потеряют свое доминирующее положение на рынке.

Конкурентным преимуществом национальных перевозчиков будет масштаб деятельности, являющийся фактором снижения себестоимости услуг. Однако в случае неэффективного использования других факторов производства общая эффективность национальных перевозчиков окажется ниже, чем у конкурентов, что приведет к сокращению его доли на рынке.

В рамках реализации институциональных преобразований в

железнодорожной отрасли будет:

1) продолжена реализация мероприятий по обновлению и модернизации активов отрасли;

2) завершено предусмотренное повышение тарифов для обеспечения инвестиционных потребностей отрасли и осуществлен переход на индексацию тарифов на уровень инфляции;

3) начато целевое государственное финансирование инвестиций в обновление пассажирского подвижного состава после внесения соответствующих изменений и дополнений в действующие законодательные акты;

4) начато финансирование частных инвестиций в обновление парка локомотивов и пассажирских вагонов;

5) осуществлен поэтапный переход к 100 % субсидированию убытков перевозчика, связанных с осуществлением пассажирских перевозок по социально значимым сообщениям после внесения соответствующих изменений и дополнений в действующие законодательные акты;

6) реализация проектов по организации производств технических средств железнодорожного транспорта и их комплектующих;

7) совершенствование технологий организации и осуществления перевозок грузов и пассажиров;

8) проведена работа по категоризации и оптимизации участков магистральной железнодорожной сети в зависимости от интенсивности перевозок. Разработка дифференцированных стандартов по содержанию участков, механизмов передачи в концессию малодеятельных участков или их субсидированию в рамках "сетевого инфраструктурного контракта".

В результате реализации Программы:

1) будут созданы условия для развития конкуренции на рынке железнодорожных перевозок грузов и пассажиров;

2) продолжится инновационное развитие железнодорожного транспорта, ориентированное на удовлетворение потребителей;

3) произойдет повышение конкурентоспособности железнодорожного транспорта в сегментах транспортного рынка высококачественных логистических услуг;

4) произойдет увеличение конкурентоспособности железнодорожного транспорта Казахстана на региональном и континентальном рынке транзитных перевозок.

5.2 Развитие автодорожной отрасли

Сноска. Подраздел 5.2 с изменениями, внесенными постановлением Правительства РК от 05.03.2013 № 214.

Приоритетными направлениями, на которых необходимо обеспечить концентрацию имеющихся ресурсов, определены:

1) завершение строительства и реабилитации объектов, начатых в предшествующий период;

2) реконструкция и капитальный ремонт разрушенных участков на грузонапряженных направлениях, обеспечивающих межобластные и межрегиональные транспортные связи;

3) реконструкция аварийных мостов;

4) строительство отдельных участков дорог на перспективных и транзитных направлениях;

5) увеличение объемов работ по предупредительному профилактическому ремонту, а также зимнему содержанию автомобильных дорог.

В период 2010 – 2014 гг. планируются строительство, реконструкция 3 866 км (из которых 49 км за счет средств концессии) и ремонт 5 646 км автодорог республиканского значения. Также предполагается проведение ремонтно-восстановительных работ 11 524 км местной сети автодорог.

Таблица 4. Объемы дорожных работ в разрезе назначения дорог в 2010 - 2014 гг.

Наименование проекта	Протяженность, км					
	2010	2011	2012	2013	2014	2010 – 2014
Дороги республиканского значения						
Строительство и реконструкция дорог республиканского значения	550	1013	1080	441	536	3620
Строительство и реконструкция дорог республиканского значения на концессионной основе				92	154	246
Итого, строительство и реконструкция дорог республиканского значения	550	1013	1080	533	690	3 866
Ремонт (средний и капитальный):	877	1241	1215	1105	1208	5646
Итого, дороги республиканского значения	1 427	2254	2295	1638	1898	9 512
Дороги местного значения	1 659	3 050	2 073	2251	2491	11 524
Всего	3 086	5 304	4 368	3 889	4 389	21 036

Таблица 5. Объемы финансирования по строительству, реконструкции и ремонту автомобильных дорог общего пользования в 2010-2014 гг.

Наименование проекта	Объем, млрд.тенге					
	2010	2011	2012	2013	2014	Итого
Дороги республиканского значения						

Строительство и реконструкция автодорог республиканского значения (с концессией)	126,2	157,7	172,5	222,5	239,2	918,1
Ремонт (средний и капитальный) и содержание дорог республиканского значения с приобретением дорожно-эксплуатационной техники	22	31,8	27	27	30	137,8
Итого по дорогам республиканского значения	148,2	189,5	199,5	249,5	269,2	1055,9
Дороги местного значения						
За счет трансфертов	21,8	33,1	35,3	34,1	34,8	159,0
Итого по дорогам местного значения	21,8	33,1	35,3	34,1	34,8	159,0
Всего	170	222,6	234,8	283,5	289,0	1200
<i>за счет РБ</i>	<i>102,8</i>	<i>122,9</i>	<i>128,1</i>	<i>131,3</i>	<i>148,7</i>	<i>633,8</i>
<i>займовые средства</i>	<i>67,2</i>	<i>99,7</i>	<i>106,7</i>	<i>152,2</i>	<i>138,3</i>	<i>564,2</i>
<i>из них концессия</i>					<i>2</i>	<i>2,0</i>

В рамках работ по реконструкции автомобильных дорог республиканского значения планируется охватить 3 588 км по шести основным международным коридорам, проходящим по территории Республики Казахстан:

- 1) граница Узбекистана – Шымкент – Тараз – Алматы – Хоргос – граница Китая (реконструкция 1150 км из 1 150 км общей протяженности);
- 2) Шымкент – Кызылорда – Актобе – Уральск – граница РФ (реконструкция 1 362 км из 2 066 км);
- 3) Алматы – Караганда – Астана – Петропавловск (реконструкция 445 км из 1 724 км);
- 4) граница РФ – Атырау – Актау – граница Туркменистана (реконструкция 1 95 км из 1 402 км);
- 5) граница РФ – Павлодар – Семипалатинск – Майкапшагай – граница Китая (реконструкция 277 км из 1 094 км);
- 6) Астана – Костанай – граница РФ (реконструкция 159 км из 891 км).

Из 3 588 км 2 314 км автодорог будет реконструировано в рамках проекта международного транзитного коридора "Западная Европа – Западный Китай", включающего в себя первые два направления.

На рисунке 9 представлен маршрут данного коридора с указанием части, подлежащей реконструкции.

Рисунок 9. Реконструкция международного транзитного коридора "Западная Европа - Западный Китай"

См. бумажный вариант

Помимо этого планируются строительство и реконструкция 278 км других автодорог республиканского значения.

В рамках реализации планируемых 25 проектов по строительству, реконструкции и ремонту автодорог республиканского и местного значения

потребуется значительное увеличение производимых объемов дорожно-строительного сырья, материалов и технологических компонентов.

Таблица 6. Потребность в строительно-дорожных материалах в 2010 - 2014 гг.

Наименование	2010	2011	2012	2013	2014	Итого в 2010-2014 гг.		
						Н а строительство/ реконструкцию	Н а ремонт	Итого
Щебень фракционный, тыс. тонн	31 683	48 874	55 983	52 478	62 987	252 002	8 307	260 309
Цемент, тыс. тонн	698	1 308	1 391	400	377	4 174		4 174
Марки 400	279	523	556	160	151	1 669		1 669
Марки 500	419	785	835	240	226	2 505		2 505
Битум, тыс. тонн	499	530	590	620	650	2 431	458	2 889
Металлоконструкции, тыс. тонн	75	147	136	135	236	729		729
Арматура	38	71	65	55	92	321		
Металлопрокат	47	82	78	86	162	455		
Минпорошок, тыс, тонн	291	343	349	407	430	1 820	400	2 220
Геотекстиль, тыс. кв. м	7 424	11 294	13 386	21 53	26 755	80 442		80 442
Ж/б изделия и конструкции, тыс. тонн	75	125	139	88	78	470	35	505
Краски, тыс. тонн	4 781	7 919	7 311	8 164	10 735	38 910	1 857	40 767

Внедрение платных автодорог

Сноска. Глава с изменениями, внесенными постановлением Правительства РК от 05.03.2013 № 214.

Во исполнение поручений Главы государства, озвученных в ежегодном Послании народу Казахстана от 6 февраля 2008 года, МТК проводятся мероприятия по строительству "БАКАД" на основе концессионного механизма. Вместе с тем МТК проводятся работы по устройству системы взимания платы за проезд на участке "Астана – Щучинск" автомобильной дороги "Астана – Петропавловск".

Все вышеуказанные проекты будут реализовываться по следующей схеме:

- 1) Строительство и/или реконструкция;
- 2) Передача государству (по акту);
- 3) Предоставление государством права управления и эксплуатации объекта (сроком до 30 лет).

Таблица 7. Планируемая система платных автомобильных дорог

--	--	--	--

Наименование	Протяженность, км	Г о д ы реализации	Стоимость, млрд. тенге
ИТПС на участке Астана – Щучинск		2013	1,5
БАКАД	49	2013 – 2016	2,0
Итого	49		3,5

Одним из важнейших моментов при введении в эксплуатацию платных автомобильных дорог является определение пошлины (тарифа) за проезд АТС по платному участку автомобильной дороги.

Традиционно проезд по платным дорогам оплачивается пользователями. Тариф рассчитывается исходя из полной стоимости проекта, включая стоимость финансирования и план ремонтных работ в течение срока службы. Предусматривается индексация тарифа в соответствии с уровнем инфляции, а также прочими особыми условиями. В случае, когда государство не планирует повышение тарифов, поскольку это может вызвать социальные протесты, может быть разработан механизм выплаты компенсации.

Обычно сборы за проезд составляют 95 % выручки, остальные доходы формируются за счет рекламы и разрешений на предоставление связанных услуг.

Вопросы строительства и эксплуатации платных автомобильных дорог регулируются законодательством не только в области автомобильных дорог и концессий. Большое влияние на возникающие в этой сфере правоотношения оказывают нормы бюджетного, налогового и земельного законодательства РК и нормативные правовые акты. Некоторые нормы приведенного законодательства требуют внесения поправок для наиболее эффективной реализации автодорожных проектов и привлекательности для стороны инвесторов.

МТК был предложен ряд поправок в законодательство о концессиях, бюджетный, земельный кодексы, для достижения оптимального распределения рисков и ответственности по проектам, для дальнейшей успешной реализации концессионных проектов в автодорожной отрасли РК.

Существующая система управления внедрена с 2001 года, которая основана на бюджетном финансировании и заключается в сосредоточении в одном подразделении государственного органа функций заказчика и технадзора.

Опыт реализации концессионных проектов показал, что основной причиной отсутствия концессионеров являются низкий трафик и риск инвесторов ввиду капиталоемкости казахстанских автодорожных проектов из-за большой протяженности и расходов на их содержание.

В условиях необходимости привлечения альтернативных источников финансирования и ограниченности бюджетных средств будет создан единый национальный оператор, который будет управлять платными автодорогами, организовывать строительство новых дорог, обеспечивать взимание платы,

содержание и текущий ремонт существующих дорог, а также реализовывать как бюджетные проекты, так и проекты ГЧП. Финансирование деятельности компании будет осуществляться за счет сборов от платности.

Развитие автосервиса

Реконструкция и ремонт автомобильных дорог сопровождается повышением уровня сервисного обслуживания с созданием необходимых условий для безопасного движения, улучшения условий работы и отдыха пользователей дорог и развития автотуризма. В соответствии с действующей системой финансирования отрасли и государственной политикой по развитию и поддержке малого и среднего бизнеса выделены две группы объектов дорожного сервиса, строительство и финансирование которых должно осуществляться из разных источников с соответствующим организационно-правовым подходом.

Первая группа объектов - это объекты, входящие в комплекс автомобильной дороги. К ним относятся аварийно-вызывная связь, площадки кратковременной стоянки автомобилей, водоисточники, автобусные остановки, автопавильоны. Строительство этих объектов осуществляется за счет общих средств, предусматриваемых на дорожные работы.

Вторая группа объектов - это платные объекты сервиса (мотели, кемпинги, автозаправочные станции, станции технического обслуживания, пункты питания, терминалы и т.п.). Становление и расширение этих предприятий определяется спросом и предложением на данный вид услуг с благоприятным климатом регулирования со стороны государства.

В настоящее время развитие данной сферы не носит системного характера. В этом плане необходимо:

1) выполнить обследование основных автодорожных маршрутов на предмет соответствия существующих объектов придорожного сервиса условиям безопасности движения и эстетического оформления;

2) с участием местных исполнительных органов наметить потенциально активные места расположения объектов и по мере их освоения оказать содействие в подготовке типовых проектных решений, отводе земли, возможности совмещения с территорией и коммуникациями линейных зданий дорожных участков и пунктов, а также в решении других вопросов активного формирования объектов сервиса.

5.3 Развитие автомобильного транспорта

Сноска. Подраздел 5.3 с изменениями, внесенными постановлением Правительства РК от 05.03.2013 № 214.

Реализация мероприятий будет осуществляться в два этапа.

Первый этап (2010-2012 гг.)

Будут внедрены цифровые тахографы – контрольные устройства регистрации режима труда и отдыха водителей, использующие принцип электронной регистрации.

Использование цифрового тахографа предполагает необходимость создания соответствующей инфраструктуры, специальных совместимых баз данных и разработки принципов безопасности.

Тахограф является обязательным устройством для автомобилей, осуществляющих грузопассажирские международные перевозки.

На сегодняшний день, все вновь производимые в странах ЕС автотранспортные средства, выпускаются с завода только с цифровым тахографом.

Учитывая необходимость соблюдения всеми перевозчиками нормативных правовых актов, регламентирующих порядок проезда по территории РК, увеличение перевозок пассажиров и багажа в междугородных, межобластных и внутриобластных сообщениях, возникла необходимость внедрения автоматизированной системы взвешивания автотранспортных средств в движении. Система разработана для предупреждения больших перегрузок автотранспорта, посредством взвешивания осевой нагрузки, и классификации автотранспорта. Высокоскоростные системы взвешивания, позволяют производить взвешивание автотранспорта не останавливая поток. Этот аспект играет немаловажную роль в местах наличия плотного потока грузового автотранспорта. Так как платформенные весы подразумевают взвешивания на скорости до 15 км/ч, а это влечет за собой временные издержки и оказывает огромное влияние на проходимость участков на которых необходимо взвешивание.

Сжигание топлива в подкатегории "Транспорт" является шестым по значимости источником эмиссии парниковых газов в Казахстане, а доля его вклада в общие национальные эмиссии составляет около 4 %.

Второй этап (2013 - 2014 гг.)

С 1 января 2013 года в Казахстане будут введены экологические стандарты экологического этапа-3 для автотранспортных средств.

Введение стандартов экологического этапа-3 позволит запретить ввоз европейских автомобилей ранее 2001 года выпуска.

Нормы экологического этапа-3 в отличие от экологического этапа-2 отдельно оговаривают параметры холодного пуска и сокращают по сравнению с нормами экологического этапа-2 объем допустимых токсичных выбросов примерно на 25 % (в два раза по сравнению с экологическим этапом-1).

В Республике Казахстан выбросы в атмосферу вредных веществ от стационарных источников составляют около 2,5 млн. тонн/год, транспортные выбросы превышают 1 млн. тонн/год.

В большинстве крупных городов вклад автотранспорта в загрязнение воздушного бассейна достигает 60 % и более от общих объемов вредных выбросов.

С 1 января 2014 года будут введены стандарты экологического этапа-4 для автотранспортных средств.

Введение стандартов экологического этапа-4 позволит запретить ввоз европейских автомобилей, выпущенных ранее 2006 года.

Нормы экологического этапа-4 по всем показателям примерно в два раза жестче, чем экологического этапа-3.

Реализация положений технического регламента по выбросам вредных веществ автотранспортом позволит ограничить ввоз в Казахстан и производство на территории республики автомобилей, которые не соответствуют стандартам экологических этапов. Кроме того, данная мера позволит обеспечить повышение качества автомобильного топлива. В конечном счете, внедрение экологических стандартов создаст условия для обновления существующего парка автомашин, а также позволит решить экологические проблемы (особенно в больших городах) и проблемы повышения уровня безопасности на дорогах.

В 2012 - 2014 годах будут проведены мероприятия по анализу состояния автотранспортных услуг в Казахстане. С этой целью планируется проведение прикладных научных исследований по состоянию междугородных, городских и пригородных пассажирских перевозок, таксомоторных перевозок, состоянию инфраструктуры грузового и пассажирского автотранспорта.

Также будет создана совместно с МВД рабочая группа по снижению объема перевозок в регулярном сообщении, осуществляемых под видом нерегулярных перевозок.

С целью снижения уровня аварийности на автомобильном транспорте и повышения безопасности дорожного движения будут проведены научно-исследовательские работы, на основе рекомендаций которых планируется провести мероприятия по повышению безопасности. К перечню проблем, которые планируется осветить в научных исследованиях, относятся:

- 1) проблемы, связанные с организацией и совершенствования системы технического осмотра автомобилей, передаваемого в МТК от МВД;
- 2) проблемы повышения безопасности пассажирских перевозок (целесообразность ввода ремней безопасности на автобусных перевозках и ограничителей скорости);
- 3) проблемы ввода цифровых тахографов на автомобильных перевозках -

этапность их ввода на разных видах перевозок: межобластные, внутриобластные пассажирские и грузовые, городские пассажирские перевозки, перевозки опасных грузов;

5) разработка профилактических мероприятий по снижению ДТП;
6) анализ состояния и выработка рекомендаций по снижению транспортных заторов в крупных городах Казахстана;

7) повышение дорожной безопасности: внедрение автоматизированных систем управления, повышение уровня контроля за перегруз автомобилей, механизмы стимулирования перевозчиков, перечень и соразмерность санкций за правонарушения в области эксплуатации автотранспорта и правил дорожного движения;

8) совершенствование технической политики в отрасли с целью повышения безопасности на автотранспорте - разработка рекомендаций по переработке технического регламента "Требования к безопасности автотранспортных средств" с целью ужесточения требований к пассажирскому автотранспорту, разработке новых и переработке существующих государственных стандартов с гармонизацией их с международными требованиями;

9) снижение на рынке услуг по перевозке пассажиров и грузов удельного веса субъектов малого предпринимательства, не имеющих надлежащих условий для обеспечения требований безопасной эксплуатации автомобилей;

10) разработка предложений по снижению среднего срока службы автотранспортных средств;

11) обеспечение технологических процессов организации перевозок пассажиров и грузов, в том числе и путем лицензирования деятельности перевозчиков.

5.4 Развитие воздушного транспорта

Сноска. Подраздел 5.4 с изменениями, внесенными постановлением Правительства РК от 05.03.2013 № 214.

Реализация мероприятий будет осуществляться в два этапа.

Первый этап (2010 – 2012 гг.)

Необходимыми мероприятиями по повышению уровня безопасности полетов и авиационной безопасности являются:

1) гармонизация национального авиационного законодательства с международными стандартами;

2) введение в 2011 году обязательной сертификации организаций по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники, учебных авиационных центров, служб аэропортов, осуществляющих досмотр пассажиров

и и х б а г а ж а ;

3) обучение специалистов уполномоченного органа в соответствии с международными стандартами (ИКАО, EASA, ТРАСЕКА и др.).

Второй этап (2013 – 2014 гг.)

1) осуществить внедрение современных систем информации по инцидентам, авиационным происшествиям, отказам и неисправностям авиационной техники в целях принятия своевременных корректирующих действий по обеспечению безопасности полетов;

2) в период 2013 – 2014 годы – обучение специалистов уполномоченного органа в соответствии со стандартами ИКАО, EASA, ТРАСЕКА.

Обновление парка воздушных судов и совершенствование технического обслуживания

Сноска. Глава с изменениями, внесенными постановлением Правительства РК от 05.03.2013 № 214.

В целях пополнения парка ВС новыми современными ВС АО "Эйр Астана" запланировано приобретение в собственность 6 ВС Эйрбас 320 с поставками в 2012 - 2013 годы.

К 2014 году количество новых современных самолетов составит 70 ед.

Общее количество современных вертолетов западного и российского производства достигнет 23 ед.

В целях совершенствования технического обслуживания, планируется создание центров по техническому обслуживанию ВС, соответствующих международным требованиям, при консалтинговой поддержке ведущих иностранных компаний.

Развитие наземной инфраструктуры

Сноска. Глава с изменениями, внесенными постановлением Правительства РК от 05.03.2013 № 214.

В целях дальнейшего развития наземной инфраструктуры в отрасли гражданской авиации планируется:

1) в 2010 – 2012 годах ввод в эксплуатацию после реконструкции взлетно-посадочных полос в аэропортах гг. Кызылорда, Актау и Кокшетау;

2) в период до 2015 года: проведение реконструкции взлетно-посадочных полос в 4 аэропортах (Талдыкорган, Костанай, Тараз, Уральск).

Развитие аэронавигационной системы и транзитного движения

Сноска. Глава с изменением, внесенным постановлением Правительства РК от 05.03.2013 № 214.

Дальнейшее развитие аэронавигационной системы будет реализовываться за счет внедрения наиболее передовых и перспективных технологий включая:

1) интеграцию подсистем аэронавигационной системы Казахстана в единый комплекс, являющийся прототипом будущей аэронавигационной системы на основе перспективной модели ИКАО;

2) начало внедрения элементов навигационных систем космического базирования и переход на спутниковую навигацию, которая развивается быстрыми темпами в Европе и Америки и играет важную роль в обеспечении безопасности полетов.

Планируется проведение работ по внедрению в республике Всемирной геодезической системы координат – 1984 (WGS-84) в качестве единой опорной системы координат, в том числе в аэропортах.

Развитие авиационных услуг

Сноска. Глава с изменением, внесенным постановлением Правительства РК от 05.03.2013 № 214.

Несмотря на сложившуюся в мировой экономике ситуацию, в 2009 году открыто 10 новых авиамаршрутов, к 2015 году планируется открытие еще 30-ти новых авиамаршрутов по Европе, Азии и странам СНГ.

В этой сфере планируется открытие новых международных авиалиний в города ближнего и дальнего зарубежья, а также расширение географии полетов на внутриобластных и местных авиалиниях.

Будет усовершенствована система конкурсного распределения авиационных маршрутов на регулярные авиaperевозки.

Активизирует развитие деловая авиация, которая имеет большое значение в экономике страны. В настоящее время в деловой авиации задействовано порядка 7 авиакомпаний с общим количеством ВС 15 ед.

В 2014 году будет перевезено свыше 4,5 млн. пассажиров (в 2009 году - 2,7 млн. пассажиров, рост 60 %), обслуживание аэропортами составит не менее 9,5 млн. пассажиров (в 2009 году - 5,2 млн. пассажиров, рост 55 %).

Тарифная политика

Согласно действующему законодательству РК регулярные перевозки по авиамаршрутам, осуществляемые на основании решений Правительства РК или уполномоченного им государственного органа, а также перевозки, осуществляемые на основании решений местных исполнительных органов, не обеспечивающие уровень дохода, необходимый для эффективного функционирования авиамаршрута, подлежат субсидированию за счет средств, предусмотренных в соответствующем бюджете.

Так, в 2008 году государством из республиканского бюджета выделено 667,7 млн. тенге на субсидирование 9 авиамаршрутов, в 2009 году из республиканского бюджета выделено 727,7 млн. тенге, при рассмотрении проекта бюджета на 2010 год были поддержаны расходы на сумму 881,5 млн.

тенге по следующим 6 авиамаршрутам: Астана - Семей - Астана, Астана - Жезказган - Астана, Астана - Петропавловск - Астана, Астана - Усть-Каменогорск - Астана, Караганда - Кызылорда - Караганда, Алматы - К о к ш е т а у - А л м а т ы .

Преобладание транзитного потока в воздушном пространстве республики и высокая конкуренция с сопредельными странами требуют постоянного применения гибкой и прозрачной политики ценообразования в аэронавигационных услугах, в том числе аэропортовые услуги и услуги по п е р е в о з к е .

В этих целях, а также с целью проведения социальной политики государства, будут изучены принципы формирования и применения тарифов и цен, в результате чего будут подготовлены соответствующие рекомендации и разработаны необходимые документы.

Развитие конкуренции

Сноска. Глава с изменениями, внесенными постановлением Правительства РК от 05.03.2013 № 214.

Платежеспособный спрос на транспортные услуги ограничен, перевозки слишком дороги для значительной части населения и предприятий. Различные виды транспорта жестко конкурируют между собой за потребителя.

В процесс обслуживания пассажира включены авиакомпании, аэропорты и провайдеры аэронавигационных услуг. На текущий момент данные субъекты находятся на разных стадиях модернизации и в общем счете не соответствуют производственным мощностям требованиям друг друга для успешного обеспечения запросов потребителей авиационных услуг.

В области воздушных перевозок действует конкурсное распределение маршрутов. На международном рынке перевозок проводится политика регулирования объемов перевозок с учетом интересов казахстанских перевозчиков, так как на данном рынке казахстанские авиакомпании пока не конкурентоспособны.

В дальнейшем в целях развития конкуренции в гражданской авиации и повышения конкурентоспособности авиапредприятий планируется отмена конкурса на внутренние регулярные коммерческие воздушные перевозки. В перспективе в реализацию этих целей будут внедрены новые квалификационные требования к авиаперевозчикам на соответствие международным стандартам безопасности полетов (такие как IOSA, EASA), финансовой устойчивости, качества обслуживания.

В области аэропортовых услуг необходимо продолжать осуществление модернизации аэропортовых комплексов, при этом требуется применение гибкой тарифной политики, так как в международных перевозках аэропорты находятся в

конкурентной среде с аэропортами приграничных государств.

Аналогичная ситуация по конкуренции на международном рынке с казахстанским поставщиком аэронавигационных услуг РГП "Казаэронавигация".

В области аэропортовых услуг также предусмотреть следующие мероприятия :

- 1) разработка Перечня других аэропортовых услуг, утвержденных соответствующим нормативно-правовым актом;
- 2) внедрение международных стандартов качества услуг;
- 3) разработка и внедрение правил недискриминационного доступа авиакомпаний к услугам аэропортов и аэронавигационным услугам;
- 4) в случае желаний авиакомпаниями самостоятельно закупать авиационные горюче-смазочные материалы, обязать аэропорты предоставлять резервуары для его хранения либо предоставить возможность строительства альтернативных топливозаправочных комплексов в аэропортах.

5.5 Развитие водного транспорта

Сноска. Подраздел 5.5 с изменениями, внесенными постановлением Правительства РК от 05.03.2013 № 214.

Основными направлениями водного транспорта являются:

- 1) развитие портовой инфраструктуры;
- 2) строительство и приобретение судов танкерного, сухогрузного флота и флота поддержки морских операций и паромного флота;
- 3) создание образовательной системы, соответствующей международным стандартам, для подготовки переподготовки морских кадров;
- 4) поэтапное обновление судов технического флота с доведением его численности до 147 единиц;
- 5) создание систем управления движением судов в казахстанском секторе Каспийского моря;
- 6) создание паромной переправы.

Реализация мероприятий будет осуществляться в два этапа.

Первый этап (2010 - 2012 гг.)

Предполагается пополнение танкерного флота двумя судами грузоподъемностью 12000 тонн.

В настоящее время ведется работа по приведению национального законодательства в соответствии с требованиями международных договоров.

Наряду с этим планируется разработка технико-экономического обоснования создания специализированного морского учебного заведения.

В частности подготовку кадров предполагается обеспечивать на двух уровнях

: средне-специальном - подготовка рядового состава экипажа судна и высшем - подготовка командного состава.

Для реализации указанных мероприятий будут привлечены зарубежные морские академии и судоходные компании, и организации, оперирующие в казахстанском секторе Каспийского моря.

В результате в Казахстане будут созданы учебные заведения способные готовить морских специалистов, отвечающих международным требованиям.

В 2009 году начата реализация проекта по реконструкции Усть-Каменогорского и Бухтарминского шлюзов, которые более полувека находятся в непрерывной эксплуатации.

В целях исключения риска разрушения Шульбинского шлюза и угроз экологического и экономического характера планируется строительство защитного гидротехнического сооружения.

Осуществление указанных мероприятий будет способствовать повышению безопасности судоходства и эффективности перевозок по Иртышу.

Второй этап (2013 - 2014 гг.)

Планируется завершение мероприятий по автоматизации и оптимизации производственных процессов в порту Актау, что позволит увеличить существующую пропускную способность на 25 % или 1 млн. тонн.

Продолжение реализации проекта расширения порта Актау в северном направлении путем строительства на концессионной основе трех сухогрузных терминалов (зерновой и 2 универсальных) мощностью 2,5 млн. тонн.

Реализация данных мер позволит обеспечить перевалку через порт Актау экспортно-импортных и транзитных грузов в объеме до 17,5 млн. тонн.

В стратегическом плане развития Республики Казахстан до 2020 года в сфере водного транспорта определены следующие цели:

1) к 2020 году пропускная способность морских портов Казахстана доведена до 48 млн. тонн;

2) к 2016 году национальный морской торговый флот обеспечивает 2/3 объема перевозок нефти и 1/2 объема перевозок сухих грузов из портов Республики Казахстан на Каспийском море.

Во исполнение данных стратегических целей к 2014 году отечественной судоходной компанией «Казмортрансфлот» будут приобретены два сухогрузных судна, а также в период 2013 – 2016 годы планируются строительство паромной переправы и создание паромного флота (приобретение 2 паромов).

В результате планируются обеспечение транспортировки собственными танкерами до 70 % нефти, переваливаемой через порт Актау, и вхождение на рынок перевозки сухих грузов казахстанского происхождения.

До 2015 года требуется замена и реновация порядка 24 судов. Полноценная

реализация данного мероприятия позволит качественно проводить работы по содержанию внутренних водных путей и обеспечению безопасности судоходства

Планируется создание систем управления движением судов в заливе А. Бековича-Черкасского (порт Курык) и в Урало-Каспийском бассейне (порт Атырау), модернизация системы управления движением судов (далее - СУДС) порта Актау и создание локальных СУДС.

Реализация указанных мероприятий направлены на обеспечение безопасности человеческой жизни на море, безопасности и эффективности судоходства, охраны окружающей среды от возможного неблагоприятного воздействия судоходства.

В соответствии с требованиями Международной конвенции по охране человеческой жизни на море (СОЛАС-74) необходимо создание Региональной системы управления спасательными операциями (далее - РСУСО) в казахстанском секторе Каспийского моря.

РСУСО в портах Актау, Баутино, Курык и Атырау, а также ретрансляционные пункты предполагается оснастить оборудованием связи, обеспечивающим создание и функционирование Глобальной морской системы связи при бедствии и для обеспечения безопасности (далее - ГМССБ).

Оперативная связь спасательных служб с судами средствами ГМССБ обеспечит эффективное проведение операций по спасению людей, судов и ликвидации последствий аварий.

Данная система необходима в условиях интенсивного судоходства по Каспию и ростом объемов перевозок углеводородного сырья.

5.6 Повышение безопасности на транспорте

Сноска. Подраздел 5.6 с изменениями, внесенными постановлением Правительства РК от 05.03.2013 № 214.

Реализация мероприятий будет осуществляться в период с 2010-2014 годы.

Автомобильный транспорт. В рамках Европейского соглашения, касающегося работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР) в Казахстане внедрены тахографы - приборы, непрерывно регистрирующие скорость движения, пройденный путь и режим труда и отдыха водителя. Назначением данного прибора является обеспечение безопасности дорожного движения.

В настоящее время в РК обязательно оборудование тахографами автотранспортных средств, осуществляющих внутриобластные междугородные перевозки пассажиров.

Для стран, входящих в соглашение ЕСТР, но не являющимися членами ЕС, определен переходной период для внедрения цифровых тахографов.

В этой связи МТК ведется активная работа по переходу с механических тахографов на цифровые тахографы при осуществлении международных перевозок.

Согласно разделу 7 Государственной Программы "Путь в Европу" на 2009 - 2011 годы, утвержденной Указом Президента РК от 29 августа 2008 года № 653, ежегодное увеличение товарооборота с европейскими странами за счет создания благоприятных условий, составит 10 %.

Учитывая изложенное, отсутствие допуска отечественных автотранспортных средств, осуществляющих международные автомобильные перевозки, на территорию стран ЕС, существенно снизит грузо- и товарооборот между Казахстаном и странами ЕС, выразится в недополучении средств государственным бюджетом за счет недополучении налогов и таможенных сборов с торгового оборота (порядка 4000 долларов США за один выполненный рейс в страны ЕС).

Мировая статистика показывает, что водители, при соблюдении условий Соглашения (ЕСТР), в 2,5 раза меньше попадают в аварийные ситуации, чем водители, которые двигаются без соблюдения указанных условий. Происходит это за счет просчитанных маршрутов движения, полноценного отдыха, оптимальных режимов движения, ограничения скоростей. При этом тахограф определяет время в пути с точностью до 5 мин, скорость движения транспортного средства с точностью до 5 км/ч, пройденное расстояние с точностью до 1 км, а также обозначает виды деятельности с использованием специальных пометок.

Это благоприятно влияет на финансовое состояние предприятий-перевозчиков. Затратная часть, связанная с командировками снижается до 15 %, и, следовательно, оплата труда производится за фактически отработанное время. Затраты на топливо снижаются до 12 %, увеличивается ресурс узлов и агрегатов.

Система цифровых тахографов позволит улучшить статистику дорожной безопасности посредством выполнения обязательств по безопасности и путем предоставления соответствующего обучения водителям.

Учитывая увеличение грузооборота, доля объемов внутриреспубликанских перевозок грузов на сегодняшний день составляет порядка 90 % от общего объема перевозок грузов. Прогнозные оценки показывают ежегодное увеличение объемов перевозок грузов по территории РК на 10-12 %.

В этой связи, одной из первостепенных задач обеспечения сохранности сети автомобильных дорог, являющихся одной из основных составляющих стратегии

экономической безопасности является предупреждение износа существующих и реабилитированных участков автодорог путем проведения контроля проезда тяжеловесных автотранспортных средств по автодорогам республиканского и местного значения.

Наибольший ущерб автомобильным дорогам РК (как в мировой практике) наносят перегруженные автомобили и особенно автомобили с превышением нагрузки на ось.

Согласно экспертным оценкам, при увеличении на 2 тонны допустимой (10 тонн) осевой нагрузки на одиночную ось автомобиля, износ дорожного полотна увеличивается в 4 раза.

В этой связи, основной упор в работе органов транспортного контроля ставится на организацию работы постов транспортного контроля, дислокация которых формируется исходя из складывающихся экспортно-импортных и транзитных грузопотоков, реконструируемых и реабилитируемых участков автомобильных дорог, наличия грузообразующих мест (промышленные и перерабатывающие предприятия, нефтяные, газоконденсатные месторождения, угольные разрезы, горнодобывающие предприятия), перевозок товаров народного потребления.

В соответствии со статьей 11 Закона РК "Об автомобильном транспорте" создание постов транспортного контроля без оснащения техническими средствами контроля не допускается.

В этой связи, в целях обеспечения безопасности на автодорогах при осуществлении взвешивания автотранспортных средств, улучшения качества проводимого контроля за соблюдением законодательства в области автомобильного транспорта, необходимо техническое оснащение органов транспортного контроля стационарным весовым и другим измерительным оборудованием.

В свою очередь, в целях обеспечения транспортной безопасности внедряется практика работы передвижных постов транспортного контроля.

Передвижные посты широко применяются на территории РФ, Республике Беларусь, а также в ряде стран ЕС.

Передвижные посты, оснащенные современными техническими средствами и оборудованием, позволят повысить эффективность обеспечения транспортной безопасности, обеспечит сохранность автодорог.

Данная форма проведения транспортного контроля, путем обеспечения неукоснительного соблюдения требований транспортного законодательства всеми участниками перевозочного процесса, будет способствовать формированию благоприятного инвестиционного климата в транспортном секторе, повышению конкурентоспособности транспортной системы за счет

внедрения инновационных технологий.

Кроме того, необходимо отметить, что применение передвижных постов позволит сэкономить бюджетные средства.

Так, на оснащение 1 стационарного поста требуется сумма в размере 42,5 млн. тенге. При этом средняя стоимость оборудованного передвижного поста транспортного контроля на базе "Хюндай" составляет 16-18 млн. тенге.

Экономия бюджетных средств с одного поста транспортного контроля составит 24,5 млн. тенге.

Для сравнения, на оснащение 32 стационарных постов транспортного контроля потребовалась бы сумма в размере 1 360 млн. тенге, тогда как на приобретение 32 передвижных постов транспортного контроля необходима сумма только в размере 512 млн. тенге.

Экономия бюджетных средств составит более 840 млн. тенге.

Также, будут переданы функции по проведению технического осмотра транспортных средств от Министерства внутренних дел Республики Казахстан в конкурентную среду, а полномочия по контролю за организацией и проведением технического осмотра в Министерство транспорта и коммуникаций Республики Казахстан.

Согласно новому порядку технический осмотр транспортных средств будет проводиться частными центрами, имеющими стационарные и мобильные линии технического контроля, которые автоматически определяют параметры эффективности тормозной системы, рулевого управления, элементов подвески, выбросов в атмосферу и т.д.

Кроме того, для исключения возможности совершения коррупционных нарушений в центрах планируется внедрить единую информационную систему, которая позволит передавать результаты прохождения техосмотра в автоматическом режиме в центральную базу данных Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан.

Эффективность обеспечения транспортной безопасности не только способствует экономическому росту, но и представляет собой одну из наиболее важных переменных, позволяющих решать различные проблемы, в том числе последствия для здоровья, а также перегруженность дорог и проблемы безопасности транспортных процессов.

Кроме того, основными мероприятиями для снижения аварийности на автодорогах являются следующие:

- 1) улучшение инженерного обустройства на дорогах, в том числе установка барьерного ограждения и ограждений, разделяющих встречные транспортные потоки;
- 2) ликвидацию очагов аварийности;

- 3) улучшение информации для участников движения;
- 4) устройство разметки на напряженных участках дорог;
- 5) повышение уровня квалификации специалистов служб безопасности движения в дорожно-эксплуатационных организациях;
- 6) более широкое распространение системы оповещения метеоусловий;
- 7) проведение экспертизы проектов строительства, реконструкции и ремонта дорог с позиций безопасности дорожного движения;
- 8) улучшение качества зимнего содержания дорог.

На основе анализа причин аварийности на дорогах за предыдущий год намечается ежегодно утверждать в разрезе областных управлений дорог и основных автодорожных маршрутов план работ по повышению уровня безопасности движения.

Железнодорожный транспорт. С учетом мировой практики на основе требований стандартов для организации контроля по предупреждению аварийности необходимо проводить мероприятия по обучению специалистов массовых профессий и среднего звена, от которых в основном зависят состояние технических средств и их эксплуатация.

Для осуществления контроля за качественным исполнением технического обслуживания и ремонтов подвижного состава, верхнего строения железнодорожных путей, необходимо применение современных средств диагностики.

Водный транспорт. Повышение эффективности контроля на водном транспорте и оперативное реагирование на транспортные происшествия возможно только в условиях обновления территориальных органов транспортного контроля современным скоростным специальным водным транспортом.

Следует отметить при осуществлении контроля за морским (291 ед.), речным (837 ед.) и маломерным (28 113 ед.) флотом, а также учитывая при этом разбросанность на большие расстояния, отдаленность водоемов друг от друга, озер и рек, до 99 % контрольно-надзорные функции территориальных органов транспортного контроля не выполняются должным образом по причине изношенности служебного водного транспорта.

При этом количество судов специального водного транспорта органов транспортного контроля остается неизменным с 2002 года. Данные обстоятельства влияют на качество проверки уровня обеспечения безопасности, а также оказывает влияние на рост аварийности на флоте.

Кроме того, только с использованием специального водного транспорта территориальные органы могут осуществлять контроль за сроками пользования судоходными водными путями РК.

В целях полного охвата подконтрольных объектов на водном транспорте, обеспечения эффективности ведения контроля за соблюдением судоводителями правил плавания и безопасной эксплуатации судов, а также оперативного реагирования на транспортные происшествия на водном транспорте, необходимо приобретение для органов транспортного контроля 28 современных судов специального водного транспорта соответствующих требованиям по автономности плавания и скоростным характеристикам.

К 2015 году предполагается приобретение 28 ед. специального водного транспорта. В связи с чем, численность судов к 2015 году будет соответствовать постановлению Правительства РК от 24 февраля 2000 года № 288 "Об упорядочении эксплуатации специальных транспортных средств для обслуживания государственных учреждений, финансируемых из республиканского бюджета".

Оснащение органов транспортного контроля современными судами специального водного транспорта помимо повышения качества контроля за обеспечением безопасности и предупреждения роста аварийности на флоте, приведет к увеличению взимаемых сумм сбора за государственную регистрацию судов и взысканных штрафов за административные правонарушения ежегодно на 30 %.

Кроме того, поскольку суда являются объектами налогообложения, следовательно, увеличение количества зарегистрированных судов повысит налогооблагаемую базу на 10 %.

Также, в рамках обеспечения безопасности от актов незаконного вмешательства предполагается дальнейшее оснащение железнодорожных и автовокзалов, а также аэропортов системами видеонаблюдения.

5.7 Использование транзитного потенциала

Сноска. Подраздел 5.7 с изменениями, внесенными постановлением Правительства РК от 05.03.2013 № 214.

Реализация мероприятий будет осуществляться в период с 2010-2014 годы.

Интеграция в мировую транспортную систему требует внедрения международных стандартов, развития международных коридоров, создание условий лучших, чем на альтернативных маршрутах других стран, решение других торгово-транспортных проблем и активное развитие своих экспортных, импортных и транзитных возможностей.

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

По территории Казахстана проходят сформированные на основе существующей в республике транспортной инфраструктуры четыре международных транспортных коридора:

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

2) *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);

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

4) *Север-Юг*: Северная Европа - страны Персидского залива через Россию и Иран с участием Казахстана на участках: морской порт Актау - регионы Урала Россия 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 РК в данном направлении составил около 3 млн. тонн.

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.

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

Комплексное повышение привлекательности железнодорожных коридоров для транзитного движения должно включать повышение качества инфраструктуры, совершенствование тарифной политики и устранение барьеров административного характера. Совершенствование услуг должно осуществляться 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 устойчивого роста перевозок железнодорожным транспортом через международный пограничный пункт Достык - Алашанькоу необходима реализация мероприятий, позволяющих максимально увеличить его пропускную способность, включая расширение с китайской стороны терминальной емкости станций Алашанькоу и Урумчи и участка Актогай - Достык к 2015 году до 25 млн тонн.

Перспективное создание "спрямляющих" железнодорожных линий через территорию Казахстана путем строительства связующих участков между существующими магистралями позволит расширить пропускную способность транзитных коридоров до 100 млн. тонн в год по направлениям на Туркменистан, Иран, Турцию и страны Европы. Проектирование новых участков должно производиться с учетом их последующей электрификации.

Обеспечение дальнейшего увеличения транзитных перевозок из Китая, возможно, решить открытием второго международного пограничного железнодорожного перехода и строительством железнодорожной линии Коргас - Жетыген, которая является продолжением строящейся Китаем железнодорожной линии Цзинхэ - Хоргос, что положительно скажется на развитии зоны свободной торговли (на пограничном пункте перехода Хоргос).

В рамках реализуемого проекта по организации трансконтинентального автотранспортного коридора Западная Европа - Западный Китай, предусматривается реконструкция всех выходов на коридор из стран Центральной Азии, в том числе из Узбекистана и Кыргызстана.

Дорога Европа - Россия - Казахстан - Китай - это самый короткий путь из Китая в Европу, с минимальным количеством стран-участниц, а значит, и границ. Данные конкурентные преимущества делают проект перспективным, время в пути составляет около 10 дней (автомобильный Транссиб - 14 суток, морской через Суэцкий канал - 45 суток). Проект обеспечит высокий уровень услуг, включающий комбинацию превосходной технической доступности коридора вместе с современной интеллектуальной системы и услугами логистических центров.

Транзит влечет за собой огромный мультипликативный эффект выраженный в развитии внутренней и внешней торговли, снижении себестоимости товаров и услуг, роста индустриального, инновационного, агропромышленного, машиностроительного, добывающего секторов и многих других аспектов

р а з в и т и я .

Серьезной проблемой, препятствующей развитию международных автоперевозок в республике, является наличие неэффективных систем обработки грузов и сопроводительной документации, а также лишние проверки и препятствия, чинимые контролирующими органами, большое количество сборов, в том числе неофициальных.

Данные проблемы целесообразно решать в рамках упрощения транспортных процедур, документации для транспорта и создания логистических систем (далее - ЛС), следующих по создаваемому коридору.

Так, помимо создаваемого МИНТ Международного центра приграничного сотрудничества "Хоргос", в утвержденном технико-экономическом обосновании строительства коридора Западная Европа - Западный Китай, упомянуто строительство 5 крупных и средних ЛС по всему маршруту, а также о строительстве малых ЛС в других регионах республики в зависимости от потребности.

В мировой практике создание ЛС, предусматривает упрощение трансграничных транспортных процедур и документации, сокращение различных сборов и сокращение времени прохождения товаров и транспорта через границу и по всему коридору, а также позволяет сократить транспортные расходы перевозчиков, в которых предусмотрены цивилизованные формы торговли, включающие таможенное оформление, торговые организации всех типов, банки, гостиницы, страховые и контрактные агентства.

Повышение эффективности использования транзитного потенциала авиатранспортной инфраструктуры, являющейся неотъемлемой частью транспортной системы и будет направлено на реализацию транзитного потенциала авиаперевозок на маршрутах Азия - Европа - Азия на основе использования современных ВС и организации удобной стыковки маршрутов в европейские и азиатские страны через узловые аэропорты Казахстана; развитие инфраструктуры аэропортов Казахстана для повышения качества обслуживания транзитных рейсов.

В настоящее время в РК функционируют три узловых аэропорта гг. Астана, Алматы, Атырау.

Алматинский аэропорт играет значительную роль в обслуживании грузовых перевозок в направлении "Дальний Восток и Юго-Восточная Азия - Европа". В аэропорту г. Алматы в начале 2009 года введен в эксплуатацию мультимодальный грузовой терминал, площадью 20000 кв. м, категории "А", соответствующий международным требованиям. Терминал содержит зоны экспорта, транзита, импорта, таможенный склад, международный центр по обработке почты, свободную зону для долгосрочного хранения груза после

таможенного

оформления.

Инфраструктура терминала включает в себя прирельсовый терминал, площадью 2 700 кв. м, железнодорожную ветку и контейнерную площадку для приемки, обработки и хранения грузов.

В целом, авиационной администрацией Казахстана проводится политика расширения воздушного сообщения, открытия новых международных авиарейсов, в первую очередь из формируемых аэропортов-хабов, предполагающих создание взаимоподстыкочной сети маршрутов Европа - Казахстан - Азия, что в несколько раз расширит пассажиропоток, следующий через РК. Также особое внимание будет обращено развитию авиационного сообщения из региональных аэропортов.

Предусматривается возможность выдачи разрешений на выполнение программ грузовых авиарейсов иностранных авиаперевозчиков через аэропорты гг. Астана, Алматы, Атырау, а также через аэропорт г. Караганда, в том числе с предоставлением "пятой свободой воздуха" по правилам ИКАО, что создает условия для развития данных аэропортов как карго-хабов. В аэропорту г. Караганда открыт карго-терминал класса "А", площадью 3500 кв. м. Пропускная способность карго-терминала позволяет обслуживать 30 тыс. тонн грузов в год. Терминал оборудован холодильными камерами и автоматизированной системой управления складскими процессами по эффективной обработке грузов.

В итоге, к 2015 году объем транзита через территорию республики увеличится на 15 %, доход на 20 %.

Для создания удобств населению при пользовании услугами регулярных пассажирских перевозок необходимо развитие общедоступной сети продажи билетов.

Для этого предполагается создание условий для развития сети продажи билетов на автобусные перевозки через агентские кассы, терминалы, сеть Интернет. Развитие подобной системы билетирования также позволит:

1) объединять регулярные автобусные перевозки в единую систему билетирования;

2) внедрить электронную систему взаиморасчета между участниками перевозок;

3) приобретать и бронировать проездные билеты вне зависимости от региона нахождения пассажира и места отправления автобуса;

4) выбирать пассажирам наиболее оптимальный рейс (с учетом качества подвижного состава, времени отправления-прибытия).

При проведении анализа утвержденных государственных стандартов в области автомобильного транспорта, касающихся требований к качеству услуг по перевозке пассажиров, выявлено отсутствие требований, которые необходимо

предъявлять к городским, междугородним, международным перевозкам, а также к перевозкам такси.

В целях повышения качества предоставляемых услуг планируется разработка новых государственных стандартов:

- 1) услуги автовокзалов, автостанций и пунктов обслуживания пассажиров;
- 2) услуги автотранспортные по регулярным и нерегулярным перевозкам;
- 3) услуги автотранспортные по перевозкам такси.

5.8 Развитие транспортной логистики

Сноска. Раздел 5 дополнен подразделом 5.8 в соответствии с постановлением Правительства РК от 05.03.2013 № 214.

Транспортно-логистическая система является основным инструментом реализации экономических связей между регионами Казахстана, а также главным проводником экспорта казахстанских товаров на мировые рынки.

Стремясь к достижению отраженных показателей к 2015 году Казахстан планирует стать мощным транспортно-логистическим хабом на евразийском пространстве.

Так на Востоке и Западе страны созданы и открыты ворота для международной торговли СЭЗ Хоргос – Восточные Ворота и морской порт Актау.

Введение в эксплуатацию участков ж/д линий "Коргас – Жетыген" и "Узень – государственная граница с Туркменистаном", начало строительства новых железнодорожных линий сообщением "Жезказган – Бейнеу" и "Аркалык – Шубаркуль", строительство автокоридора "Западный Китай – Западная Европа", а также реконструкция 6 международных автокоридоров, реконструкция аэропортов, расширение морского порта Актау в северном направлении позволят обеспечить развитие транспортно-логистической системы.

Ориентирование контейнерных поездов на маршруте "Чунцин (КНР) – Дуйсбург (Германия)" с интервалом движения до 2-х поездов в неделю позволит в дальнейшем привлечь большой грузопоток с Китая в Европу через Казахстан. Уже сегодня за счет предсказуемости и комплексного подхода к оперированию перевозками удалось достигнуть скорости транспортировки (10 769 км) в 15 суток и в будущем данные параметры будут снижены до 12 суток, что делает данный наземный маршрут из Азии в Европу через РК наиболее привлекательным (морской путь через Суэцкий канал составляет 30-45 дней).

Кроме того, ведется работа по автоматизации документооборота на транспорте с применением технологии "Электронных поездов" и мониторинга их движения, хронометража работы контролирующих органов и участников

транспортного процесса, организации скоростных контейнерных поездов "Шаттл", внедрение электронного декларирования товаров и оказания государственных услуг в режиме "одного окна", реализации "принципа 5С".

На автомобильном транспорте внедряется автоматизированная система взвешивания грузовых автотранспортных средств в движении. Эта мера позволит избежать многократных проверок и повторных взвешиваний, а также увеличить среднюю скорость движения АТС при следовании по транспортным коридорам страны, что будет также способствовать повышению привлекательности наших наземных маршрутов.

Оценивая необходимость отечественного присутствия на внешних рынках, создаются агентские сети продаж транспортно-логистических продуктов с привлечением потенциальных грузопотоков.

Развитие инноваций и содействие технологической модернизации

Сноска. Подраздел с изменениями, внесенными постановлением Правительства РК от 05.03.2013 № 214.

Транспортно-коммуникационный комплекс является крупнейшим потребителем материалов и услуг смежных отраслей. Важным направлением инновационного развития является применение новых современных технологий и материалов при реализации инфраструктурных проектов, а также информационное обеспечение транспортных процессов.

Большое влияние на рост внутреннего потребления оказывает автодорожная отрасль.

В настоящее время первый казахстанский автобан "Астана - Щучинск" построен с цементобетонным покрытием на основании из золоминерального материала с применением двух новых технологий устроено 96 км цементобетонного покрытия по германской технологии.

Применение данного материала имеет положительные преимущества: высокая прочность, длительный срок службы до 20 лет, стабильность к изменению температур, стабильный коэффициент сцепления покрытия и слабая зависимость от увлажнения, хорошая видимость и отражение в ночное время, возможность применения отечественных материалов и на остальных 128 км участках верхний слой устраивался из высокопрочного, щебеночно-мастичного асфальтобетона (далее - ЩМА) с применением для усиления дорожных одежд гесинтетических материалов. Данная конструкция дорожной одежды позволяет увеличить срок службы покрытия и в целом дорожной одежды, при этом увеличиваются межремонтные сроки проведения капитального и среднего ремонта.

Внедрение вышеуказанных новых технологий будут продолжены в ходе реализации проекта реконструкции международного транзитного коридора "Западная Европа - Западный Китай", концессионных проектов и при реконструкции других дорог республиканского значения.

На участке "Астана - Щучинск" планируется внедрение ИТПС, которая является автоматической системой мониторинга и управления дорожным движением, а также ведомственной сетью связи и электроснабжения концессионного проекта.

Вместе с тем, в городах Астана и Караганда в 2009 году начато производство по утилизации автомобильных шин (резиновой крошки), которые будут использоваться для добавки в асфальтобетон. Такие добавки позволяют увеличить прочность покрытия дорог, а также их стойкость к удару, морозостойкость и стойкость к растрескиванию полотна при температурных перепадах. При этом срок эксплуатации дорожного полотна увеличивается в 1,5-2 р а з а .

Также будет использован макпорошок при ямочном ремонте, который позволяет устранять дефекты даже при низких температурах, что обеспечивает оперативность при устранении различных дефектов покрытий.

Основными направлениями инновационного развития в сфере железнодорожного транспорта являются оснащение магистральных железнодорожных путей современными техническими устройствами, а также системами их диагностирования и содержания и создание интегрированной системы информационного обеспечения транспортных процессов, включая внедрение автоматизированных систем управления на железнодорожном транспорте .

Из-за различного срока службы элементов верхнего строения пути: рельсов, шпал, креплений, балласта производится их замена в разные сроки, что увеличивает объемы выполняемых путевых работ и приводит к значительным потерям людских, финансовых, а также материальных затрат.

Создание новых износостойких и долговечных материалов для элементов верхнего строения пути повысит работоспособность конструкции верхнего строения пути и позволит значительно сэкономить материально-финансовые затраты, направленные на эксплуатацию железнодорожного пути в целом.

В сфере автомобильного транспорта будут внедрены цифровые тахографы касающихся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки и предполагает создание специальных совместимых баз данных и разработки принципов безопасности.

Тахограф является обязательным устройством для автомобилей, осуществляющих грузопассажирские международные перевозки.

На сегодняшний день, все вновь производимые в странах ЕС автотранспортные средства, выпускаются с завода только с цифровым тахографом.

Также планируется внедрение автоматизированной системы взвешивания автотранспортных средств в движении, которая разработана для предупреждения больших перегрузок автотранспорта, посредством взвешивания осевой нагрузки, и классификации автотранспорта. Высокоскоростные системы взвешивания, позволяют производить взвешивание автотранспорта не останавливая поток, что играет немаловажную роль в местах наличия плотного потока грузового автотранспорта.

В целях реализации научного и инновационного развития автодорожной отрасли планируется:

1) Проведение комплексных исследований по механике дорожных конструкций с целью совершенствования методов их проектирования с учетом реальных условий эксплуатации;

2) Исследование свойств битумов, в том числе отечественного производства и асфальтобетонов на их основе с целью обеспечения их соответствия климатическим условиям республики и повышение долговечности дорожных покрытий;

3) Изучение мирового опыта проектирования, строительства, ремонта и содержания конструкций дорожных одежд с основаниями и покрытиями из цементобетона, проведение исследования и разработка технических решений применительно к условиям РК;

4) Совершенствование методов и оборудования для испытания дорожно-строительных материалов и конструкций с целью повышения достоверности оценки их прочности и долговечности;

5) Проведение исследований и разработка ресурсосберегающих технических решений по обеспечению сохранности мостовых сооружений и их соответствия возрастающим транспортным нагрузкам;

6) Исследование влияния дорожных условий магистральных автомобильных дорог Казахстана на безопасность движения с целью повышения их эксплуатационной надежности, совершенствования нормативных требований к геометрическим элементам дорог и организации дорожного движения;

7) Создание центра апробации новых технологий и материалов для дорожного строительства.

Результаты научно-исследовательских работ успешно применяются. В частности, проведен анализ новых апробированных технических решений (материал, конструкция, технология) на опытных участках Астана - Щучинск, Петропавловск - Соколовка на границе РФ, Жаксы - Есиль - Бузылык, Атырау -

Актау (Каратабан - Доссор) и т.д.

Практически все разработанные научные темы находят применение в отраслях транспортно-коммуникационного комплекса, где конечным результатом работы являются утвержденные стандарты, нормативно-технические документы, отчеты, новые дорожно-строительные материалы и технологии.

В целом по транспортной отрасли планируется проведение научных прикладных исследований в автодорожной отрасли в части прогнозирования ресурса железобетонных пролетных строений автодорожных мостов; в сфере автомобильного транспорта по проблемам диспетчерского управления пассажирскими перевозками в крупных городах, безопасности функционирования автомобильного транспорта, экологической безопасности, а также исследования по допустимым весогабаритным параметрам АТС; в сфере транзитного потенциала по изучению конкурентной среды на рынке транспортных услуг в рамках региональных экономических организаций.

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

В краткосрочной перспективе рассматривается возможность внедрения Всемирной геодезической системы координат. Данная инновация позволит повысить точность захода на посадку ВС с помощью систем спутниковой навигации, что является необходимым элементом для обеспечения безопасности полетов. Наряду с этим РГП "Казаэронавигация" осуществляет реализацию программы развития системы управления аэронавигационной информацией, средств радиотехнического обеспечения полетов и оборудования инфраструктуры, которая позволила обеспечить требуемый уровень безопасности управления движением в воздушном пространстве Республики Казахстан.

В рамках реализации данной программы, были введены современные радиотехнические средства обеспечения полетов. Данное современное оборудование коренным образом отличается от заменяемого оборудования, как элементной базой, так и принципом функционирования.

На базе поэтапного процесса модернизации системы обеспечивается внедрение высокоэффективных технологий организации воздушного движения:

- 1) внедрение уменьшенных минимумов вертикального эшелонирования;
- 2) переход на методы зональной навигации;
- 3) реализация концепции "свободного полета";
- 4) использование технологии зависимого наблюдения.

Рассматривая аспекты инновационной деятельности субъектов гражданской

авиации, также необходимо отметить продолжение работы по совершенствованию учета в операциях с преобладанием наличного расчета. В настоящее время авиакомпанией АО "Эйр Астана" завершено внедрение системы бронирования через Интернет, которая использует две платежные системы - платежную систему "Казкоммерцбанка" для Казахстана и MIGS (Сидней) для других стран, тем самым, позволяя пассажирам бронировать и приобретать электронные билеты напрямую через Интернет. В Глобальных Системах Резервации (GDS'S), а именно в системах Амэдеус, Галилео и Абакус открыта продажа электронных билетов. Авиакомпания также расширяет внедрение продажи электронных билетов по интерлайн соглашениям. В АО "Авиакомпания SCAT" была внедрена автоматизированная система бронирования SITA Gabriel, на основных направлениях проводится поэтапное внедрение электронного билета (Е Т К Т) .

Вместе с тем, ведется работа по подписанию совместного документа между МТК и Международной Ассоциацией Воздушного Транспорта (ИАТА) по расширению стратегического партнерства и сотрудничества в области применения современных технологий в области воздушного транспорта в РК.

При реализации инфраструктурных проектов в области гражданской авиации предусматривает:

- 1) поэтапное приведение состояния аэропортовых комплексов в соответствие с требованиями международных стандартов ИКАО, включая строительство, реконструкцию аэродромных и аэропортовых комплексов;
- 2) соблюдение политики интенсивного развития региональных авиакомпаний ;
- 3) расширение авиапарка, развитие рынка внутренних авиасообщений.

Развитие казахстанского содержания является важным и актуальным направлением на современном этапе реализации индустриально-инновационной политики, направленной на повышение качества уровня жизни и благосостояния граждан нашей республики .

В железнодорожной отрасли будет реализован комплекс мер по созданию производств технических средств железнодорожного транспорта и их комплектующих для удовлетворения внутренних потребностей и экспорта продукции. В период до 2015 года производство локомотивов увеличится до 150 единиц в год, будет осуществлен выпуск скоростных пассажирских вагонов до 100 единиц в год, грузовых вагонов - до 5,2 тыс. единиц в год. Будет организована сеть сервисных центров по обслуживанию и ремонту тягового подвижного состава казахстанского производства. Будет налажен выпуск изделий крупного вагонного литья до 6 500 вагонокомплектов, цельнокатаных колес до 125 000 штук в год, рельс до 100 000 тонн в год, стрелочных переводов

до 4 500 комплектов в год и стрелочных электроприводов до 600 комплектов в год, также планируется производство оборудования систем электроснабжения и сигнализации. Предполагается увеличение осваиваемой отечественными товаропроизводителями номенклатуры железнодорожной продукции с 2 тысяч до 5 тысяч наименований. Импортозаменяющей продукцией являются рельсы, стрелочные переводы, оборудования по сигнализации, блокировке и связи, кузова, кабины, рамы тележек, аккумуляторные батареи, тормозные колодки, и др.

В результате указанных мероприятий с 2009 года до 2015 года объем железнодорожной машиностроительной продукции увеличится в 30 раз (с 10 до 300 млрд. тенге), локализация при производстве железнодорожной машиностроительной продукции составит 50-90 %.

До 2014 года будет реализован ряд инвестиционных проектов в сфере железнодорожной инфраструктуры. К ним относится строительство новых железнодорожных линий "Узень – государственная граница с Туркменистаном" (146 км), "Коргас – Жетыген" (293 км).

В рамках реализации планируемых проектов по строительству, реконструкции и ремонту автодорог республиканского и местного значения потребуется значительное увеличение производимых объемов дорожно-строительного сырья, материалов и технологических компонентов.

В автодорожной отрасли основным импортируемым материалом является битум. В 2010 году планируется запустить производство битума в ТОО "УАД" в Кызылординской области проектной мощностью 43 тыс. тонн в год.

Также, в декабре 2012 году планируется ввод в эксплуатацию битумного завода в г. Актау проектной мощностью 420 тыс. тонн в год.

В результате этих работ объем казахстанского содержания в закупаемых товарах вырастит с 80 % в 2010 году до 84 % в 2011 году. В дальнейшем данный показатель может достигать 100 процентного уровня, хотя, в связи с большим объемом строительных работ, вероятность импорта некоторых материалов, таких как цемент, битум, все-таки остается.

При реализации инвестиционных проектов в области водного транспорта, в период до 2014 года, доля казахстанского содержания составит порядка 32,5 %, что обусловлено приобретением узкоспециализированного оборудования, а также судов морского и речного флота, производство которых в Казахстане не осуществляется.

В сфере гражданской авиации для нужд у иностранных поставщиков приобретаются следующие товары и услуги: аэронавигационное и радиотехническое оборудование, светосигнальная система, метеооборудование, аэродромная спецтехника, запасные части и компоненты к ВС, телескопические

трапы, ВС. Капитальный ремонт ВС, выполнение работ по поддержанию годности аэронавигационного и радиотехнического оборудования не проводятся в Казахстане в связи с отсутствием соответствующих технических центров.

В период 2010 — 2014 годы в ходе реализации проектов строительства и реконструкции инфраструктурных объектов гражданской авиации при условии создания в Казахстане новых производств импортозамещающего сектора промышленности (битум, цемент) возможно использование указанных материалов отечественного производства. Однако при этом необходимо учитывать, что доля затрат при строительстве и реконструкции объектов на приобретение данных материалов составляет 1-2 % от общей стоимости проекта, в связи с чем, увеличение казахстанского содержания в рассматриваемом секторе импортозамещения будет незначительным.

В поддержку казахстанского содержания в сфере развития малой авиации иницируются вопросы восстановления местных аэродромов, обновления судов малой авиации.

Инвестиционная и финансовая политика

Сноска. Подраздел с изменениями, внесенными постановлением Правительства РК от 05.03.2013 № 214.

ГЧП это один из возможных и эффективных механизмов по привлечению субъектов частного предпринимательства к реализации общественно-значимых проектов, позволяющий достигнуть баланса интересов, разделения рисков и ответственности сторон.

При использовании механизмов ГЧП появляется возможность повышения эффективности взаимовыгодного сотрудничества государства и частного сектора, повышения качества предоставляемых услуг, ускоренного модернизирования инфраструктуры, необходимой для диверсификации экономики.

Участие частных инвестиций позволит расширить сферы предпринимательской деятельности, привлечь опыт, квалификацию и технологии частного сектора в традиционную сферу ответственности государства.

Привлечение частного бизнеса может быть осуществлено с использованием новых механизмов ГЧП на основе следующих контрактов:

- 1) контракты на управление и содержание;
- 2) контракты на эксплуатацию и содержание;
- 3) контракты на проектирование, строительство, финансирование и эксплуатацию (в том числе концессия);
- 4) контракты на строительство и эксплуатацию.

В Казахстане наиболее приемлемой формой является концессия. Это связано со сбалансированным распределением рисков в концессионных соглашениях по сравнению с другими формами ГЧП.

В настоящее время созданы условия для развития механизма концессии при реализации транспортных инфраструктурных проектов.

Первым концессионным проектом в РК является строительство железнодорожной линии "Станция Шар - Усть-Каменогорск".

С 2013 года планируется реализация проекта по строительству Большой Алматинской кольцевой автомобильной дороги на концессионной основе, который утвержден в перечне объектов, предлагаемых к передаче в концессию на среднесрочный период (на 2012 – 2014 годы).

В железнодорожной отрасли договор концессии (ГЧП) будет включать в себя обязательства государства по субсидированию на основе выигравших конкурс бизнес-планов квалифицированных предпринимателей (перевозчик, подрядная строительная организация), включающих инвестиционные обязательства, уровень тарифов, стандарты качества и предлагаемые размеры субсидий.

Для стимулирования притока частных инвестиций в низкорентабельные сектора отрасли (пассажирские перевозки), а также сектора с длительным сроком окупаемости (проекты по строительству железнодорожных линий) будут активно применяться новые формы концессии (ГЧП), основанные на долгосрочных договорах между государством и квалифицированным предпринимателем на конкурсной основе.

К примеру, при осуществлении пассажирских перевозок на основе договора концессии (ГЧП) цены на услуги должны быть предметом договора. Срок действия договора должен быть до 30 лет и предусматривать наличие у перевозчика пассажиров подвижного состава и обязательства по инвестированию, требования по качеству и стоимости услуг, гарантий выкупа подвижного состава. Решение о курсировании убыточных поездов на основе государственного заказа будет приниматься уполномоченным государственным органом и местными органами власти.

Помимо достаточного увеличения договорного срока, в нем должны быть четко оговорены условия, на которых подвижной состав и активы будут переданы на условиях договора франшизы следующему перевозчику. Это придаст частным инвесторам уверенность, что они вернут свои капиталовложения по окончании срока действия договора.

Предложения по организации новых и изменению существующих маршрутов могут вноситься компаниями перевозчиками в качестве частной инициативы с обоснованием социальной и коммерческой эффективности.

Это будет способствовать привлечению внутренних и международных

инвесторов, ориентирующихся на долгосрочную перспективу, основанную на сроках службы подвижного состава и сроках эксплуатации новых железнодорожных линий.

Общесистемные меры, направленные на стимулирование инвестиций:

1) привлечение на казахстанский рынок железнодорожных пассажирских перевозок стратегических инвесторов из числа квалифицированных международных пассажирских операторов на условиях новых форм концессии (ГЧП);

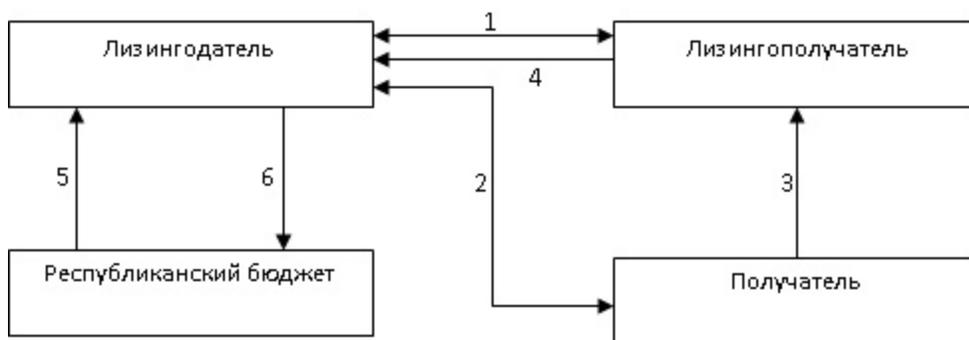
2) либерализация рынка железнодорожной отрасли и реформы государственного регулирования в соответствии с целевой моделью железнодорожной отрасли;

3) принятие мер по субсидированию убытков перевозчика, связанных с осуществлением железнодорожных пассажирских перевозок по социально-значимым межобластным сообщениям и регулярных внутренних и международных авиаперевозок.

Привлечение лизинга

АО "Казахстанская транспортная лизинговая компания" ставит перед собой три основных стратегических направления: лизинг наземной техники и ВС, лизинг железнодорожной и автодорожной техники. Таким образом, будут решены политические, экономические и социальные аспекты такие, как: государственное регулирование транспортной отрасли, улучшение инвестиционного климата, повышение безопасности и качества отдельных видов транспорта.

Рисунок 10. Схема транспортного лизинга



1. Договор (финансовой аренды) лизинга
 2. Договор купли-продажи
 3. Поставка оборудования (ВС)
 4. Лизинговые платежи
 5. Получение денег
 6. Возврат денег.
- Этапы лизинговой сделки:

- 1) Предварительная встреча и интервью с потенциальным клиентом (л и з и н г о п о л у ч а т е л е м) ;
- 2) Предоставление клиентом заявки и полного пакета документов в АО " Казахстанская транспортная лизинговая компания";
- 3) Экспертиза документов клиента и экспертиза проекта;
- 4) Принятие решения уполномоченным органом АО "Казахстанская транспортная лизинговая компания" о предоставлении услуг финансового л и з и н г а ;
- 5) Заключение договора финансового лизинга;
- 6) Закуп и поставка предмета лизинга (техники и оборудования) за счет средств республиканского бюджета;
- 7) Выполнение клиентом договорных условий финансового лизинга, предшествующих передаче запрашиваемого предмета лизинга (техники и о б о р у д о в а н и я) ;
- 8) Передача клиенту предмета лизинга (техники и оборудования);
- 9) Погашение клиентом лизинговых платежей, в соответствии с графиком гашения, в пользу АО "Казахстанская транспортная лизинговая компания" (то есть погашение стоимости предмета лизинга и вознаграждения/процентов);
- 10) Мониторинг исполнения клиентом обязательств по договору финансового л и з и н г а ;
- 11) Передача права собственности на предмет лизинга.

Лизингополучатель перед направлением заявки проводит предварительную встречу с лизингодателем с обсуждением основных параметров заключаемой сделки (финансовая составляющая, коммерческая, техническая).

В целом по транспортной отрасли в период с 2010 - 2014 годы потребность для передачи в финансовый лизинг: дорожной техники - 350 ед., железнодорожных вагонов - 40 ед., приобретение специальной техники для обслуживания ВС западного типа Боинг, Airbus в количестве для аэропортов на с у м м у - 5 0 0 м л н . т е н г е .

В период становления сектора отечественных авиаперевозчиков лизинг авиационной техники является оптимальным вариантом для авиакомпаний. Авиакомпании многих стран успешно используют данный способ приобретения ВС, так как он предполагает значительно меньшее начальное финансирование. Лизинг как способ финансирования способствует снижению первоначального вложения капитала, а также минимизирует риски. На территории РК в лизинговом найме находится техника со сроком эксплуатации не свыше 20 лет (на момент лизинга срок эксплуатации составляет 5-7 лет).

По итогам реализации инфраструктурных проектов будут достигнуты такие положительные результаты:

- 1) создание новых рабочих мест;
- 2) внедрение в производство новых технологий, передовой техники, современных методов менеджмента, маркетинга;
- 3) обучение кадров, повышение уровня их квалификации;
- 4) улучшение качества и спектра предоставляемых транспортных услуг;
- 5) повышение конкурентоспособности;
- 6) увеличение налоговых отчислений в бюджет и фонд социального страхования;
- 7) повышение инвестиционной привлекательности.

Региональное развитие транспортной системы

Сноска. Подраздел с изменением, внесенным постановлением Правительства РК от 10.02.2014 № 73.

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 :

- 1) 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;
- 2) активно использовать финансово-экономические возможности всех уровней исполнительной власти, а также частные инвестиции для регионального развития, создавая благоприятные условия для этого.

Основные принципы на региональном уровне является уровень развития транспортной системы в каждом регионе республики, который должен обеспечивать выполнение минимальных требований транспортных стандартов, а также обеспечение единых подходов в реализации государственной транспортной политики в каждом регионе.

С учетом обслуживающей роли транспортной системы в экономических и социальных процессах осуществление данной политики будет решать задачи по обеспечению потребностей населения и производительных сил в транспортных услугах, равномерной нагрузки и рационального использования транспортной сети.

В железнодорожной отрасли предполагается осуществление 100 %

субсидирования убытков перевозчика, связанных с осуществлением пассажирских перевозок по социально-значимым межобластным сообщениям.

В целях повышения эффективности пассажирских перевозок будет пересмотрена зона покрытия и система организации маршрутов с внедрением новой логистической модели пассажирских перевозок, предусматривающей организацию дальних скоростных сообщений между узлами (хабами) во всех регионах Казахстана и перевозками на коротком плече в зоне тяготения хабов.

При этом предусматривается организация интермодального сервиса с интеграцией железнодорожного и автомобильного транспорта.

Кроме того, по мере развития производственных мощностей будет рассмотрены вопросы увеличения пропускной способности железнодорожных станций (путей) с применением механизма софинансирования проектов со стороны АО "НК" КТЖ" и грузоотправителей (грузополучателей).

В автодорожной отрасли планируется строительство и реконструкция автомобильных дорог областного и районного значения, проведение капитального и среднего ремонта автомобильных дорог областного и районного значения, совершенствование структуры управления автомобильными дорогами областного и районного значения.

Создание сети местных аэродромов для обслуживания удаленных от центра территорий, не имеющих альтернативного транспортного сообщения, включая строительство, восстановление грунтовых взлетно-посадочных полос и аэродромных площадок и их содержание для круглогодичного приема-отправки легких ВС и вертолетов.

Развитие региональных аэропортов местных воздушных авиалиний будет направлено на создание сети местных аэродромов для обслуживания удаленных от центра территорий, не имеющих альтернативного транспортного сообщения, включая строительство, восстановление грунтовых взлетно-посадочных полос и аэродромных площадок и их содержание для круглогодичного приема-отправки легких ВС и вертолетов.

В период с 2010 – 2014 годы планируется провести реконструкцию (строительство) взлетно-посадочных полос, пассажирских и грузовых терминалов в 7 аэропортах республики (города Кызылорда, Кокшетау, Актау, Талдыкорган, Костанай, Тараз, Уральск).

В сфере автомобильного транспорта будут приняты меры: по повышению доступности услуг автотранспорта для населения Казахстана независимо от района проживания и времени года, повышение качества сервиса на пассажирских перевозках, будет продолжено субсидирование нерентабельных перевозок пассажиров и предоставление льгот по оплате за проезд отдельным категориям граждан, достигнут максимальный уровень обеспечения

потребностей экономики и населения в услугах надежного и безопасного автотранспорта.

Транспортная инфраструктура, нормативная база и система контроля в сфере экологии будут приближены к международным стандартам и предприняты меры по снижению негативного влияния транспорта на окружающую среду.

Техническое регулирование

Сноска. Подраздел с изменениями, внесенными постановлением Правительства РК от 05.03.2013 № 214.

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

В транспортной отрасли используются технически и морально устаревшие модели подвижного состава, путевой техники, изношенные конструкции путей и применяются устаревшие технологии ремонта и содержания основных производственных средств.

Специфика эксплуатации транспортных средств связана с наличием опасностей, что при определенном сочетании неблагоприятных факторов может привести к аварийным ситуациям. Проявление указанных опасностей заставляет считаться с факторами реального риска крушений, аварий, травматизма, транспортных происшествий, связанных с гибелью или травмированием людей, нанесением ущерба (вреда).

Статистические данные показывают, что в Казахстане ежегодно в ДТП гибнет свыше 3 тыс. человек, что более чем в 2 раза превышает показатели развитых стран. За последние 5 лет ежегодный рост количества пострадавших в ДТП составил порядка 10-15 %. При сохранении подобной тенденции, в случае непринятия государством радикальных комплексных мер по повышению безопасности, включающих модернизацию инфраструктуры, усиление системы технического регулирования, в 2015 году количество жертв ДТП может достигнуть 10 тыс. человек.

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

На сегодняшний день нормы законодательства, регулирующие деятельность транспортного сектора, не учитывают основные положения законодательства РК в области технического регулирования и норм международного права в сфере транспорта.

Действующие нормативно-технические стандарты нуждаются в гармонизации с международными стандартами.

Предполагаемая эффективность обеспечения безопасности транспорта и связанной с ним инфраструктуры будет достигнута путем совершенствования системы технического регулирования, повышения уровня развития транспортной инфраструктуры, снижение количества и тяжести происшествий в них; обеспечения экологической безопасности и рационального использования энергетических ресурсов.

Основными задачами технических регламентов являются:

1) обеспечение безопасности эксплуатации транспорта для жизни и здоровья человека, охраны окружающей среды и национальной безопасности;

2) снижения давления на бизнес (в том числе сокращение лицензируемых видов деятельности);

3) создания условий для производства продукции соответствующей мировым стандартам;

4) внедрения систем менеджмента и технологического перевооружения и широкомасштабной модернизации промышленности.

Для объектов технического регулирования устанавливаются конкретные значения ее параметров, отвечающих функциональным требованиям. Данные меры положительно повлияет на безопасность и качество транспортных средств, будет стимулировать предпринимательскую деятельность, сблизить подходы по установлению требований в нормативно-правовых документах в сфере безопасности, а также будет способствовать снижению затрат на проведение подтверждения соответствия, улучшению экономического и инвестиционного климата, созданию благоприятной инновационной среды.

К 2015 году в сфере гражданской авиации 11 аэропортов будут иметь категорию ИКАО.

К 2015 году в сфере автомобильного транспорта будут внедрены стандарты экологических этапов - 3, 4, автоматизированная система взвешивания АТС в движении, внедрены цифровые тахографы на международных перевозках.

В железнодорожной отрасли предусмотрены разработка и внедрение технических регламентов:

"Требования к безопасности сигнализации, блокировки, связи и информатизации движения";

"Требования к безопасности перевозок пассажиров, багажа, грузов, грузобагажа и почтовых отправлений железнодорожным транспортом";

"Требования к безопасности железнодорожного транспорта и связанной инфраструктуры".

Приоритетными направлениями инфраструктурной политики в сфере водного транспорта являются развитие морских и речных портов, в особенности в связи с освоением добычи нефти на Каспий и большого объема перевалки сухогрузов.

На сегодня порты Актау и Курык, относятся к 5 категории безопасности из-за портовых сооружений, при проектировании, строительстве и эксплуатации которых имеются много проблем, связанных с разрушением, нарушением устойчивости, размыв укрепительных сооружений и конструкций, регулирование которых необходимо установить, чтобы свести к минимуму ее отрицательное влияние.

Техническая политика в автодорожной отрасли ориентирована на обеспечение безопасности дорожного движения, сохранности автомобильных дорог, а также повышение качества строительства, реконструкции и эксплуатации автодорог.

С целью реализации положений технических регламентов в период действия настоящей программы планируется проведение работ по организации разработки новых и переработки существующих государственных стандартов, в которых будут указаны все существенные параметры транспортных средств, технологий и процессов в транспортной отрасли, связанные с обеспечением безопасности. Планами предусматривается разработка стандартов в области безопасности при строительстве, реконструкции и содержании автомобильных дорог, безопасности автотранспортных средств и экологической безопасности.

Анализ потребности отрасли в нормативных документах в области стандартизации показывает, что в течение предстоящих лет отрасли требуется порядка 300 стандартов, гармонизированных с международными требованиями.

С целью реализации положений технических регламентов в период действия настоящей программы планируется проведение работ по организации разработки новых и переработки существующих государственных стандартов, в которых будут указаны все существенные параметры транспортных средств, технологий и процессов в транспортной отрасли, связанные с обеспечением безопасности. Планами предусматривается разработка стандартов в области безопасности при строительстве, реконструкции и содержании автомобильных дорог, безопасности автотранспортных средств и экологической безопасности.

Внедрение систем менеджмента и качества в соответствии с международными стандартами ИСО 9001, ИСО 14001 и OHSAS 18001 за счет собственных средств предприятий, а также изучение внедрения стандартов менеджмента на авиационную технику, оценки рисков.

Формирование кадрового потенциала

Сноска. Подраздел с изменениями, внесенными постановлением Правительства РК от 05.03.2013 № 214.

Целью развития кадрового потенциала является обеспечение оптимального баланса процессов обновления и сохранения численного и качественного состава кадров в его развитии, в соответствии с потребностями экономики, требованиями законодательства и состоянием рынка труда.

Основными задачами развития кадрового потенциала являются:

- 1) прогнозирование и планирование кадрового обеспечения в отраслях транспортно-коммуникационного комплекса;
- 2) разработка механизмов и процедур отбора и расстановки кадров;
- 3) соответствие системы образования требованиям, предъявляемым работодателями;
- 4) повышение конкурентоспособности кадров за счет инновационных технологий и обеспечение их интеграции в мировую экономику;
- 5) разработка механизма по развитию международного сотрудничества в сфере обучения и переподготовки кадров за рубежом;
- 6) отработка механизмов социального партнерства.

Используя опыт таких стран как Сингапур, Израиль, в которых разработаны механизмы взаимодействия производственных компаний и образовательных учреждений, сближения "теории" и "практики" задачей МТК и МОН является формирование образовательной системы, учебных программ под нужды производственных планов.

Подготовка кадров для транспортной отрасли осуществляется в 47 вузах и 109 учебных заведений технического и профессионального образования.

В 2010 году в транспортно-коммуникационном комплексе будет занято 297 112 человек, с учетом потребности до 2015 года в 70 тыс. квалифицированных кадров для отраслей, в том числе в автодорожной отрасли - 61 тыс., в гражданской авиации - 5,5 тыс. и водном транспорте - 3,2 тыс. человек.

Подготовка кадров с высшим образованием осуществляется по специальностям: "Транспорт, транспортная техника и технология" в 34 вузах, "Организация перевозок, движения и эксплуатация транспорта" в 39 вузах, "Авиационная техника и технология" в одном вузе (Академия гражданской авиации), "Морская техника и технология" в двух вузах (Атырауский институт нефти и газа, Каспийский государственный университет технологии и инжиниринга имени Ш. Есенова).

В автодорожной отрасли

В 2010 году в отрасли будет занято 128 тыс. человек. В дальнейшем с реализацией ряда крупных проектов планируется увеличение работников с сохранением численного состава отрасли и проведение работы по повышению квалификации и переквалификации специалистов.

Порядка 50 учебных заведений в автодорожной отрасли осуществляют

подготовку специалистов по 20 специальностям, и количество выпускников удовлетворяют потребность отрасли. Однако большинство специалистов, получивших казахстанское образование, не соответствуют требованиям предприятий, использующих высокие технологии. В связи с этим зарубежные компании, работающие в Казахстане, ссылаясь на отсутствие в регионах необходимых специалистов или их низкую квалификацию, вынуждены привлекать иностранную рабочую силу, обладающую специальными знаниями современной техники и оборудования, знанием иностранного языка.

Для решения вопроса необходимо:

- 1) улучшение материально-технической базы учебных заведений, с приобретением современной техники и парка учебных машин;
- 2) в учебных программах увеличение количества практических занятий.

В сфере железнодорожного транспорта работают свыше 150 тысяч человек. Подготовку специалистов с высшим образованием для железнодорожного транспорта в РК осуществляет АО "Казахская академия транспорта и коммуникаций им. М. Тынышпаева" и Казахский университет путей сообщения. Ежегодный выпуск данных ВУЗов в среднем составляют более 1 700 специалистов.

АО "НК "КТЖ" подготовка кадрового потенциала осуществляется в учебных центрах компании по 80 основным железнодорожным профессиям. Разработана внутренняя система подготовки, переподготовки и повышения квалификации работников, обеспечивает социальную поддержку работников, повышает уровень предоставляемых социальных гарантий, развивает корпоративные системы страхования социальных рисков.

Анализ качественного состава персонала отрасли выявляет проблему недостаточной профессиональной квалификации работников. В связи с открытием новых участков магистральной железнодорожной сети, их электрификации, модернизации информационных систем управления перевозочным процессом и переоснащения железнодорожных хозяйств автоматизированными рабочими местами возникает ряд вопросов, требующих нового подхода к подбору, укомплектованию, расстановке персонала и повышению уровня его профессиональной компетенции.

Так, возникает потребность:

- 1) в повышении квалификации технических специалистов;
- 2) в специалистах, востребованных и в других отраслях экономики (в сфере маркетинга, экономики и финансов, менеджмента);
- 3) в формировании управленческой корпоративной культуры.

В отрасли водного транспорта

В отрасли водного транспорта занято 5 088 человек. Прогнозируется

небольшое увеличение числа занятых до 5 948 человек. Остро стоит вопрос по соответствию действующих учебных заведений осуществляющих подготовку специалистов морского транспорта требованиям международного морского права. В настоящее время в связи с освоением казахстанского сектора Каспийского моря и ростом объемов грузоперевозок в международном сообщении увеличивается количество морских судов, проводится строительство новых причалов, искусственных островов, а также судостроительной и судоремонтной промышленности. К 2015 году потребность специалистов водного транспорта возрастет до 3 тыс. человек, что требует своевременной подготовки квалифицированных кадров в соответствии с нормами международных конвенций.

Основные проблемы отрасли:

1) несоответствие системы подготовки и переподготовки морских специалистов требованиям Международной Морской Организации (далее — ИМО) и Конвенции о подготовке, дипломирования моряков и несении вахты 78/95 (далее - Конвенция ПДМНВ 78/95);

2) недостаточное количество квалифицированных кадров преподавательского состава;

3) выдаваемые дипломы не признаются судоходными компаниями и портовыми властями других государств (в этой связи специалисты проходят переподготовку в учебных заведениях России и других стран);

4) учебные планы по специализациям не отвечают требованиям Конвенции П Д М Н В 7 8 / 9 5 ;

5) низкая материально-техническая база учебных заведений.

В этой связи необходимо:

1) внедрить программу "Двудипломное образование" по специальности в области морского транспорта;

2) создать морской учебно-тренажерный центр, аккредитованный ИМО (приобрести учебные суда для проведения практических занятий, тренажерные оборудования, программное обеспечение и учебную литературу) за счет частных инвестиций;

согласование учебных программ с уполномоченным органом в области водного транспорта.

В отрасли гражданской авиации

В отрасли гражданской авиации численность занятых составляет 16489 человек. Число занятых в отрасли за период до 2015 года, несмотря на приобретение новых ВС и воздушных линий, существенно не изменится вследствие сокращения летного состава на новый тип парка ВС, использования современных технологий, позволяющих сократить число занятых и составит по

прогнозам в 2015 году 17 150 человек.

В настоящее время совместно с МТК и Академией гражданской авиации разрабатывается совместный план развития, так как выпускники не востребованы на рынке труда, в связи с низким уровнем знания английского языка и отсутствием современных учебных тренажеров, а также недостаточным опытом практических полетов.

Основной дефицит кадров составляют пилоты со знанием 4 уровня английского языка согласно требованиям ИКАО. В этой связи, ведущие предприятия отрасли ведут собственную систему подготовки кадров, которая позволяет повышать профессиональный уровень специалистов.

АО "Эйр Астана" реализует программу подготовки пилотов Ab-initio которая позволит в течение полутора лет обучить национальные кадры 4-му уровню английского языка по требованиям ИКАО и в перспективе обеспечит замену иностранных специалистов национальными кадрами. Летный состав, бортпроводники и инженеры прошли обучение в центрах профессиональной подготовки за рубежом (в летной школе Флорида в 2008 г. - 4, 2009 г. - 22, 2010 г. - 22 пилотов), также на базе авиакомпании функционирует летный дисплейный тренажер для пилотов ВС "Боинг" и "Эйрбас".

РГП "Казаэронавигация" проводит первоначальную подготовку специалистов организации воздушного движения (в 2008 г. – 50, 2009 г. – 75, 2010 г. – 75 курсантов, стоимость обучения одного курсанта составляет 2,4 млн. тенге). Кроме того, обучение проводится в колледже "Рудлоу Манор" (Великобритания) и Рижском институте транспорта и связи (Латвия). В настоящее время ведутся мероприятия по открытию на базе Академии гражданской авиации субрегионального учебного центра по авиационной безопасности при ИКАО для стран Центральной Азии и Азии, а также созданию учебных центров по подготовке летных, инженерно-технических специалистов в соответствии с европейскими требованиями.

Прогнозная потребность в молодых специалистах в 2011 – 2015 гг. составляет порядка 4000 специалистов с высшим и техническим и профессиональным образованием. Потребность в узкопрофильных авиационных специалистах (пилоты, инженера, механики, диспетчеры организаций воздушным движением и наземных служб и др.) при вводе в эксплуатацию инфраструктурных объектов составит порядка 30 % от общей штатной численности предприятия. В настоящее время в отрасли отмечается дефицит инженерно-технических, летных кадров и диспетчеров.

В этой связи необходимо:

1) улучшение материально-технической базы учебных заведений гражданской авиации;

- 2) сертификация в Академии гражданской авиации на соответствие образовательного процесса требованиям Европейских авиационных правил;
- 3) в учебных программах предусмотреть увеличение количества практических занятий с согласованием учебных программ с уполномоченным органом в сфере гражданской авиации;
- 4) внедрение системы обучения пилотов в Академии гражданской авиации с уровнем английского языка не ниже 4-го в соответствии с требованиями ИКАО;
- 5) увеличение специальностей отрасли гражданской авиации в перечне приоритетных специальностей международной стипендии Президента РК "Б о л а ш а к " .

Таким образом, основными направлениями развития кадрового потенциала являются :

- 1) совершенствование системы профессиональной подготовки, переподготовки, повышения квалификации и стажировки кадров;
- 2) проверка соответствия подготовки специалистов для транспортно-коммуникационного комплекса требованиям, предъявляемым работодателями (независимый мониторинг трудоустройства выпускников за последние 2-3 года, проверка материально-технической базы, наличие квалифицированного преподавательского состава);
- 3) обновление материально-технической базы учебных заведений, осуществляющих подготовку кадров для транспортно-коммуникационного комплекса .

С учетом проектов Государственной программы форсированного индустриально-инновационного развития страны будут разработаны профессиональные стандарты по приоритетным специальностям в сфере транспортной отрасли, будет создан отраслевой совет по подготовке кадров и внедрена независимая система сертификации квалификаций выпускников ТиПО по специальностям транспортной отрасли.

Повышение энергоэффективности и энергосбережение

Сноска. Подраздел с изменением, внесенным постановлением Правительства РК от 05.03.2013 № 214.

Современное состояние показателей уровня энергоемкости по видам транспорта показано в таблице 8.

Железнодорожный транспорт

В железнодорожной отрасли, учитывая высокую энергоемкость тяги поездов, планируется реализовать ряд мероприятий, направленных на ресурсо- и энергосбережение :

- 1) проведение энергоаудита и определение непроизводительных потерь по источникам и возникновения;
- 2) восполнение выбытия парка локомотивов тяговым подвижным составом нового поколения, который по своим характеристикам менее энергоемкий;
- 3) совершенствование форм и методов планирования работы и нормирования ресурсов;
- 4) максимальный переход на электротягу;
- 5) развитие сервиса для новой техники и технологий;
- 6) применение эффективных заменителей дефицитных видов топлива и ГСМ;
- 7) повышение качества использования энергоресурсов;
- 8) использование автоматических приборов и программного обеспечения для оптимизации расхода энергетических ресурсов и контроля за ним;
- 9) применение совершенных методов расчета норм расхода энергоресурсов;
- 10) оптимизация экипировочных пунктов, внедрение альтернативных технологий энергоснабжения;
- 11) анализ и разработка регулирующих и нормативно-технических актов;
- 12) повышение и поддержание на необходимом уровне квалификации персонала.

Автомобильный транспорт

Снижение удельных затрат энергоресурсов в проектируемом периоде на автомобильном транспорте будет обеспечено:

- 1) за счет совершенствования технического состояния сети автомобильных дорог на междугородных автобусных маршрутах и дальних перевозках грузов не менее 5 %;
- 2) за счет обновления парка грузовых автомобилей и автобусов более экономичным подвижным составом на уровне требований экологических норм экологического этапа-4 не менее 3 %;
- 3) за счет расширения использования высокоэффективных мультимодальных и других современных транспортных процессов не менее 2 %;
- 4) за счет повышения технико-эксплуатационных показателей использования автотранспортных средств, непосредственно влияющих на снижение удельных расходов автотоплива (коэффициент использования пробега, коэффициент использования грузоподъемности, пассажировместимости, повышение технической готовности подвижного состава) не менее 4 %.

В результате реализации приведенных мероприятий энергоемкость автотранспорта может быть снижена не менее чем на 14 %.

На основе представленных показателей энергоемкости транспортных услуг определены прогнозируемые целевые индикаторы по снижению затрат энергетических ресурсов на единицу транспортной работы.

1.	пассажирские перевозки	тыс. пасс.-км	0,48921	0,39435	19,40%	3,88%	7,76%	11,64%	15,52%	19,4%
2.	грузовые перевозки	тыс. тн-км	0,1384	0,1358	2%	0,4%	0,8%	1,2%	1,6%	2%
Автомобильный транспорт										
1.	пассажирские перевозки	тыс. пасс.-км	0,05509	0,04738	14%	2,8%	5,6%	8,4%	11,2%	14%
2.	грузовые перевозки	тыс. тн-км	0,0651	0,05597	14%	2,8%	5,6%	8,4%	11,2%	14%
Воздушный транспорт										
1.	пассажирские перевозки	тыс. пасс.-км								
	турбовинтовые воздушные самолеты по типам:		2,14	2,05	4,2%	0,84%	1,63%	2,52%	3,36%	4,2%
	A319		2,23	1,75	21,5%	4,3%	8,6%	12,9%	17,2%	21,5%
	A320		1,75	1,47	16%	3,2%	6,4%	9,6%	12,8%	16%
	A321		2,04	1,40	31,4%	6,28%	12,56%	18,84%	25,12%	31,4%
	B757-200		2,04	1,49	31,4%	6,28%	12,56%	18,84%	25,12%	31,4%
	B757-300		2,49	1,15	53,8%	10,76%	21,52%	32,28%	43,04%	53,8%
Водный транспорт										
1.	пассажирские перевозки	тыс. пасс.-км	0,005	0,0045	10%	2,0%	4,0%	6,0%	8,0%	10,0%
2.	грузовые перевозки	тыс. тн-км	0,00014	0,00013	7,2%	1,44%	2,88	4,32%	5,76%	7,2%

****расчеты произведены по АО "НК" КТЖ" (на тягу поездов)**

Снижение административных барьеров

Сноска. Подраздел с изменениями, внесенными постановлением Правительства РК от 05.03.2013 № 214.

МТК проводится целенаправленная работа по снижению административных барьеров для всех субъектов рынка транспортных услуг.

В целях исключения человеческого фактора и обеспечения прозрачности, а также транспарентности распределения иностранных бланков разрешений проводится работа по автоматизации процесса распределения бланков разрешений.

Кроме того, в будущем процедура выдачи бланков разрешений будет осуществляться через центры обслуживания населения, соответствующий

стандарт государственной услуги готовится к принятию.

В рамках антикоррупционных мероприятий ведется работа по внедрению автоматизированной системы взвешивания автотранспортных средств в движении. Данная система позволит измерять полную массу и осевые нагрузки АТС в движении, осуществлять бесконтактный контроль, исключить условия для коррупционных правонарушений, тем самым исключить физические барьеры при осуществлении международных автомобильных перевозок.

Так, до конца 2012 года планируется установка 13 систем взвешивания, в 2013 – 2014 годах еще около 70 систем на наиболее интенсивных участках автомобильных дорог республиканского значения.

В результате планируется автоматизация процедур контроля и обеспечения 100 % учета АТС, сокращения сроков доставки грузов путем увеличения скорости движения с 17 до 50 км/ч, снижения себестоимости перевозки путем сокращения простоя на 40 %.

Также, для создания благоприятных условий развитию бизнеса и снижения административных барьеров консервированы 24 стационарных поста транспортного контроля. В настоящее время из 35 постов транспортного контроля действуют 11.

Наряду с этим, в рамках проводимой реформы по снижению административных барьеров в целях оптимизации и упрощения процесса оказания государственных услуг МТК предусматривается автоматизация процесса их оказания.

Автоматизация процессов оказания государственных услуг, представляет возможность подачи заявлений электронным путем из дома или офиса, экономя при этом время и расходы на транспортные средства, позволит обеспечить открытость и прозрачность работы госорганов и повысить эффективность принимаемых решений, создать механизм обратной связи с обществом.

Планируется дальнейшее развитие и модернизация Информационно-аналитической базы данных, а также интеграция с информационными системами госорганов и ведомств в рамках создания электронного правительства (Е-лицензирование, единое электронное Е-окно).

Совершенствование функциональной базы данных позволит оказывать государственные услуги в автоматическом режиме.

В авиационной отрасли осуществляется координация мер по содействию организациям гражданской авиации в привлечении транзитного авиатрафика и в первую очередь - устранение административных барьеров, препятствующих увеличению транзитного потока.

В рамках Конвенции о международной организации гражданской авиации Казахстан присоединился к Соглашению о транзите, предоставляющему право

авиакомпаниям на беспосадочные полеты или посадки в аэропортах в технических целях, без необходимости заключения между государствами межправительственных соглашений о воздушном сообщении.

Согласно этому документу, должны быть значительно упрощены формальности, связанные с пересечением воздушного пространства РК, в связи с тем, что сопредельными государствами в целях развития транзита такие меры уже приняты. Необходимо отказаться от выдачи разрешений на выполнение транзитных полетов через воздушное пространство Казахстана, перейдя по примеру стран ЕС на уведомительный порядок его использования (путем подачи "флайт-планов" перед вылетом).

Возможно, следует также законодательно упростить процедуры, связанные с выдачей разрешения на полеты гражданских ВС с боеприпасами, вооружением и воинской амуницией на борту (как показывает анализ, доля таких полетов достигает 20-30 % от общего числа полетов).

Государству следует создать несколько постоянно действующих рабочих групп для выработки рекомендаций по повышению транзитного потенциала воздушного пространства РК, которые должны функционировать на следующих уровнях:

- 1) на уровне Правительства РК (с непосредственным подчинением Премьер-Министру или его заместителю и включением в состав группы представителей всех заинтересованных государственных органов);
- 2) на уровне авиационной администрации РК (с включением представителей аэропортов и аэронавигации);
- 3) на уровне аэронавигационного провайдера (РГП "Казаэронавигация") и аэропортов.

Для решения проблемных вопросов должна быть выстроена система принятия оперативных решений в ответ на появление угроз реализации транзитного, потенциала воздушного пространства РК, и все предложения рабочих групп должны оперативно рассматриваться на уровне Правительства или авиационной администрации РК с принятием действенных мер по их реализации.

Следующим шагом должны стать выработка и активное проведение государственной политики в сфере улучшения имиджа страны, направленной на формирование в мировом авиационном сообществе мнения о Казахстане как о стране, обеспечивающей наиболее благоприятные условия для транзитных полетов. При этом целесообразно ориентировать все посольства и зарубежные представительства Казахстана на информирование как можно более широкого круга авиационной общественности о проводимой РК транзитной политике.

С целью улучшения имиджа страны следует провести несколько крупных

авиафорумов с привлечением представителей авиаперевозчиков, ИКАО и ИАТА (например, за основу можно взять ежегодный "карго-саммит", проводимый АО "Международный аэропорт Алматы"). Следует также рассмотреть проведение и других PR-мероприятий, таких как создание специализированных сайтов, запуск рекламных роликов и передач на национальных телеканалах.

Необходимо упрощение таможенных и пограничных формальностей при выполнении полетов иностранных перевозчиков в аэропорты РК.

Например, на коммерческих рейсах зачастую возникает необходимость доставки экипажей ВС в/из аэропорта, и при этом в настоящее время членам экипажей требуется наличие казахстанской визы, что затрудняет иностранным авиаперевозчикам осуществление указанной операции. В связи с этим предлагается отменить требования о наличии визы РК у членов экипажей иностранных ВС, а пограничный контроль проводить на основании удостоверения члена экипажа. Данное предложение соответствует Приложению 9 "Упрощение формальностей" к Конвенции о международной гражданской авиации (Чикаго, 1944 г.), участницей которой является Казахстан.

С учетом высокой конкуренции со стороны сопредельных с Казахстаном стран в сфере привлечения транзитного авиатрафика, важным является также совершенствование тарифной политики в области аэропортового и аэронавигационного обслуживания (далее - АНО) при транзитном авиатрафике. При этом необходимо выстроить наиболее привлекательную систему тарифов за АНО и аэропортовое обслуживание, возможно с использованием нестандартных подходов в области тарифного регулирования (так называемые совместные "пакетные" предложения).

Стратегии действий аэропортов и аэронавигационной службы по привлечению дополнительного транзитного трафика должны быть согласованными. При этом в первую очередь необходимо концептуально увязать между собой тарифы за обслуживание транзитных ВС - иностранным авиакомпаниям целесообразно предоставлять скидку за АНО в случае посадки их ВС для дозаправки в любом из транзитных аэропортов Казахстана. В качестве варианта целесообразно рассмотреть возможность заключения соглашений национальным аэронавигационным провайдером РК и 3-4 крупнейшими аэропортами Казахстана, в которых были бы четко прописаны меры по привлечению дополнительных авиарейсов и согласованная тарифная политика.

В морском порту Актау создан Центр обслуживания клиентов, работающий по принципу "одного окна", что позволило сократить время на оформление грузовых документов с 6 часов до 45 минут.

Также в порту ведется работа по автоматизации складских операций,

внедрению позиционного графика постановки судов и созданию веб-портала " Caspian Logic" для привлечения новых грузов.

Оценка воздействия на охрану окружающей среды

Сноска. Подраздел с изменением, внесенным постановлением Правительства РК от 10.02.2014 № 73.

Автомобильный транспорт

Сноска. Глава с изменением, внесенным постановлением Правительства РК от 05.03.2013 № 214.

В большинстве крупных городов вклад автотранспорта в загрязнение воздушного бассейна достигает 60 % и более от общих объемов вредных выбросов. Сжигание топлива в подкатегории "Транспорт" является шестым по значимости источником эмиссии парниковых газов в Казахстане, а доля его вклада в общие национальные эмиссии составляет около 4 %.

Доля выбросов вредных веществ от автомобильного транспорта в атмосферу с каждым годом растет, что связано, прежде всего, с ростом автомобильного парка в крупнейших городах Республики Казахстан, так выбросы в атмосферу вредных веществ от транспортных средств составляют более 1 млн.тонн/год, стационарных источников около 2,5 млн.тонн/год.

Специфика автотранспортных источников загрязнения проявляется:

- 1) высокими темпами роста количества автомобилей по сравнению с ростом количества стационарных источников;
- 2) высокой токсичностью выбросов автотранспорта по сравнению с выбросами от стационарных источников;
- 3) сложностью технической реализации средств защиты от загрязнения на передвижных источниках;
- 4) непосредственной близости к жилым районам;
- 5) пространственным распределением автомобилей.

Наибольший объем выбросов вредных веществ от передвижных источников составляет в г. Алматы, где ежедневно выбросы транспорта составляют в среднем 507 тонн/сутки, годовые 150-200 тыс. тонн или до 90 % от общих объемов выбросов. В других регионах, годовые выбросы транспорта составляют: в Костанайской - 163,2 тыс. тонн, Алматинской - 131,0 тыс. тонн, Южно-Казахстанской - 106,0 тыс. тонн, Карагандинской - 100,0 тыс. тонн.

По данным наблюдений скорость сообщения в крупных городах Казахстана снижается до 13-17 км/ч. Это обстоятельство обуславливает повышение загрязнения воздушного бассейна города токсичными компонентами работающих газов.

В отработавших газах двигателей автомобилей содержится более 170 вредных компонентов, из них около 160 - производные углеводородов, образующиеся из-за неполного сгорания топлива в двигателе. Период их существования длится от нескольких минут до 4-5 лет. В состав твердых выбросов с отработавшими газами автомобилей входят сажа и соединения свинца, которые оказывают наиболее вредное воздействие на организм человека. Состав отработавших газов автомобилей главным образом зависит от типа двигателя и его технического состояния, рода применяемого топлива, присадок и масел, условий эксплуатации.

В выхлопных газах автотранспорта на 1 тонну сжигаемого горючего содержится от 12 до 24 кг оксидов азота, от 0,5 до 5 кг углеводородов и аммиака, до 4-5 % оксида углерода. Годовой выхлоп одного автомобиля - 800 кг оксиды углерода, 40 кг оксидов азота и более 20 кг различных углеводородов.

Одним из действенных мер по снижению уровня вредных выбросов от автотранспортных средств является поэтапное введение экологических стандартов Евро. С 15 июля 2009 года введены ограничения по ввозу и производству на территории страны автомобилей, не соответствующих экологическим стандартам Евро-2. Данная мера направлена на улучшение экологической обстановки в крупных городах Казахстана, повышение безопасности автомобильных перевозок и создание условий для обновления парка автомобилей в стране.

Для решения экологической проблемы предусматривается поэтапное введение экологических стандартов по автотранспортным средствам экологического этапа-3 с 1 января 2013 года, экологического этапа-4 с 1 января 2014 года. В целом к 2015 году снижение удельного веса для автотранспортных средств со сроком эксплуатации свыше 12 лет составит с 63 % до 50 %. Внедрение экологических стандартов обеспечит условия для обновления существующего парка автомашин, экологические проблемы (особенно в больших городах) и проблемы повышения уровня безопасности на дорогах.

Реализация положений технического регламента по выбросам вредных веществ автотранспортом ограничит ввоз в РК и производства автомобилей, не соответствующих стандартам Евро.

Модернизация действующей технологической системы проверок грузовых транспортных средств путем организации предварительного взвешивания и автоматической классификации автотранспорта окажет прямой экологический эффект обусловленный оптимальной нагрузкой на грузовые автомобили и более низким (по отношению к движению с перегрузом) уровнем выброса вредных веществ в атмосферу.

При эксплуатации автомобильных дорог наблюдается негативное

воздействие на окружающую среду. В связи с перегруженностью движения автотранспорта на автомобильных дорогах и снижения скорости движения, выбросы окиси углерода в атмосферу увеличиваются. Снижение уровня загрязнений будет обеспечено на основе следующих мероприятий:

1) реконструкции и ремонта дорог, находящихся в неудовлетворительном техническом состоянии, то есть улучшится состояние покрытия дорог, соответственно повысится средняя скорость транспортного потока;

2) реализации комплекса мероприятий по безопасности движения, что позволит существенно улучшить дорожные условия, на многих пересечениях дорог и автобусных остановках будут устроены переходно-скоростные полосы движения.

Оценка воздействия на окружающую среду принимаемых проектных решений при строительстве, реконструкции, капитального ремонта дорог проводится на всех этапах жизненного цикла проекта, от обоснования инвестиций и земельного отвода, до эксплуатации дороги, а также основывается на прогнозах экологических последствий.

Кроме того, экологический мониторинг в процессе строительства, реконструкции, капитального ремонта дорожных объектов включает:

1) выбор подрядной организации, способной обеспечить наиболее экологически чистые технологии работ, а также выполнить предусмотренные проектом природоохранные требования;

2) контроль заказчика (при необходимости независимых экспертов) за полнотой и точностью исполнения заложенных в проектную документацию мер по исключению или смягчению воздействий объекта на окружающую среду;

3) надзор за строительством природоохранных и защитных сооружений;

4) наблюдение за своевременностью и правильностью выполнения работ по рекультивации нарушенных земель;

5) анализ во время ведения строительных работ эффективности предусмотренных в проекте мероприятий и их корректировка в случае необходимости.

В процессе эксплуатации дорог принимаются дополнительные меры по:

1) укреплению откосов земляного полотна для предотвращения водной эрозии и организации стока поверхностных вод;

2) совершенствования систем очистки выбросов асфальтобетонных заводов;

3) устройству сооружений, предотвращающих появление домашних и диких животных на дорогах, а также обеспечивающих их безопасный переход через автомагистрали;

4) применению технологий зимнего содержания дорог, позволяющих уменьшить отрицательное влияние противогололедных материалов.

Железнодорожный транспорт

В железнодорожной отрасли основным источником вредных выбросов при перевозочном процессе является тепловоз, экологически чистым видом тяги является электровоз, выбросы, в атмосферу которого отсутствуют. Инвентарный парк тепловозов составляет 1 141 единиц, электровозов - 578 единиц, данное соотношение наблюдается в связи с тем, что электрифицированные участки железных дорог составляют 29 % или 4 100 км от общей протяженности железных дорог (14 200 км). Поэтому среднегодовой суммарный выброс вредных веществ тепловозами на 1 км железнодорожной линии составляет примерно 3,15 тонн, в том числе: около 36 % - оксид углерода, 52 % - диоксид азота, 4,5 % - диоксид серы, 7,5 % - сажа.

Проектные документации строительства железнодорожных участков выполняются в соответствии с Законом РК "Экологический кодекс", определяющие правовые, экологические и социальные аспекты окружающей среды и направленные на обеспечение экологической безопасности, предотвращение вредного воздействия хозяйственной деятельности на естественные экологические системы, сохранение биологического разнообразия и организации рационального природопользования.

В целях определения экологических и иных последствий, принимаемых хозяйственных решений, проводится оценка воздействия намечаемой деятельности на окружающую природную среду (далее - ОВОС) и разрабатываются рекомендации по оздоровлению окружающей среды, предотвращению уничтожения, деградации, повреждения и истощения естественных экологических систем и природных ресурсов.

В целях охраны окружающей среды вдоль железнодорожной линии существует санитарно-защитная зона, которая равна 50 м в обе стороны от железнодорожного полотна и увеличивается в районах станций примыкания до 1 0 0 - 2 0 0 м .

Проектирование зданий и сооружений, систем инженерного обеспечения (водоснабжения, канализации, средств транспорта и связи) выполняются с учетом :

- 1) соблюдения нормативов предельно допустимых значений выбросов загрязняющих веществ в атмосферный воздух;
- 2) обезвреживания и утилизации вредных отходов;
- 3) предотвращения водной и ветровой эрозии почв, их заболачивания;
- 4) рекультивации земель и карьеров, благоустройства и озеленения территории железнодорожных предприятий и прилегающих массивов.

Анализ принятых проектных решений показали, что строительство новых железнодорожных линий не окажет необратимого вредного воздействия на

компоненты окружающей природной среды.

По результатам комплексной оценки всех видов воздействия влияние на воздушный бассейн от строительства железных дорог изменится незначительно. Новые стационарные источники загрязнения маломощны, их выбросы не создадут в приземном слое концентраций загрязнения, превышающих ПДК. В целом при эксплуатации новых железнодорожных линий за счет значительного сокращения пути и времени грузо- и пассажироперевозок возможно снижение объемов выбросов вредных веществ в атмосферу на 2 619,5 тонн/год.

Воздействие проектируемых объектов на водные ресурсы минимально, так как основные расходы воды идут на хозяйственно-бытовое потребление и могут быть обеспечены за счет местных ресурсов. Общий расход воды по всей дороге не превысит - 289,8 м³/сутки по производственным объектам и 1 875,2 м³/сутки по гражданским зданиям.

Производственных стоков на проектируемых объектах нет. В канализационную сеть будут поступать лишь хозяйственно-бытовые стоки, которые на всех станциях будут проходить биологическую очистку на современных очистных сооружениях.

На земельные ресурсы воздействие снижается тем, что земли, по которым проходит трасса - это земли, не используемые в настоящее время в сельхозобороте.

Воздействие больших объемов земельных работ при отсыпке земляного полотна будет компенсировано рекультивацией нарушенных земель, противоэрозионными мероприятиями, озеленением, посадкой деревьев и благоустройством территории станционных поселков и железнодорожной линии.

Трасса новых линий будет проложена в обход территорий гослесфонда, национальных природных парков. Для беспрепятственной миграции животных будут служить намеченные проектом искусственные сооружения (далее - ИССО). ИССО предназначены для защиты железнодорожного полотна от размыва и разрушений, но одновременно решают природоохранные задачи: обеспечивают беспрепятственный пропуск поверхностных водотоков, являются путями прохода для диких животных.

Воздушный транспорт

В сфере воздушного транспорта ассоциацией производителей самолетов АОН (GAMA) обсуждаются возможные меры по кардинальному сокращению эмиссий диоксида углерода, выбрасываемого в атмосферу авиационной отраслью. В связи с чем разрабатывается программа о регулировании выбросов всей авиатранспортной отрасли, что предполагает поэтапное сокращение эмиссий парниковых газов ежегодно в среднем на 2 % до 2020 года (предложения ИКАО).

В качестве альтернативы перевозчикам предлагается в сотрудничестве с производителями самостоятельно начать снижать расход топлива, применяя более экологически чистые материалы, эффективные силовые установки и новые технологии. В этих целях авиакомпании Республики Казахстан проводят обновление существующего парка воздушных судов.

В о д н ы й т р а н с п о р т

Водный транспорт оказывает наименьшее негативное воздействие на окружающую среду и осуществляется в соответствии с природоохранным законодательством и требованиями международных конвенций в области охраны человеческой жизни на море, по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения, а также международного стандарта ИСО 14001: 2 0 0 4 .

В целях оптимизации производственной деятельности, снижения техногенной нагрузки на окружающую среду, обеспечения мер по предупреждению загрязнения окружающей среды на предприятиях в сфере водного транспорта внедрены системы экологического менеджмента, определены планы природоохранных мероприятий.

Принимая во внимание отсутствие в порту Актау собственных очистных сооружений, полигона для размещения отходов, станции утилизации мусора, принятые с судов жидкие и твердые отходы передаются специализированным организациям, занимающимся утилизацией отходов. Для локализации и ликвидации разливов нефти предприятием АО «НК «Актауский международный морской торговый порт» приобретены соответствующие оборудования.

В условиях казахстанского сектора Каспийского моря в 2007 году в порту Баутино внедрена система управления движением судов с мощностью по координации до 5000 судозаходов в год. Аналогичные системы планируется создать в портах Курык, Атырау, Актау.

Дополнительно в целях эффективного реагирования на возможные транспортные происшествия в результате разлива нефти и нефтепродуктов в портах, планируется создание региональной системы управления спасательными операциями. Данная система будет включать управление спасательными операциями, расположенный в порту Актау, локальные в портах Баутино, Курык, Атырау и ретрансляционные пункты, рассредоточенные равномерно на расстоянии 30 км по казахстанскому побережью Каспийского моря.

Внедрение указанных систем позволят минимизировать риски транспортных ситуаций в условиях ежегодного роста торговых и вспомогательных судов.

Планируется увеличение количества танкерного флота на две единицы. Сегодня в составе казахстанского флота эксплуатируется 7 танкеров грузоподъемностью 12-13 тыс. тонн построенных в течение последних пяти лет и

соответствующих всем современным требованиям, в том числе природоохранным. Танкера имеют двойные корпуса, системы реагирования при разливе, соответствующее спасательное оборудование.

На внутренних водных путях поэтапно обновляется государственный технический флот, износ которого на сегодняшний день составляет порядка 80 %. Обновление судов позволит повысить эффективность содержания водных путей. Проведение путевых работ проходят обязательную процедуру согласования с уполномоченными органами в области охраны окружающей среды.

Проектные документации в сфере водного транспорта по реконструкции и модернизации шлюзов направленные на снижение рисков возникновения чрезвычайной ситуации и недопущения затопления ниже расположенных населенных пунктов Прииртышья выполняются в соответствии с требованиями, в том числе с оценкой воздействия проводимой деятельности на окружающую среду.

6. Необходимые ресурсы

Сноска. Раздел 6 в редакции постановления Правительства РК от 10.02.2014 № 73.

Объем финансирования по годам, мероприятиям и источникам финансирования в соответствии с прогнозными показателями республиканского бюджета на пятилетний период.

Общий объем финансовых ресурсов для реализации Программы составляет 2 691 756,5* млн. тенге, в том числе:

1) республиканский бюджет –	975 237,5*	млн. тенге:
2010 год –	179 250,8	млн. тенге;
2011 год –	243 918,2	млн. тенге;
2012 год –	166 490,2*	млн. тенге;
2013 год –	199 302,6*	млн. тенге;
2014 год –	186 275,7*	млн. тенге.

Общий объем финансирования за счет республиканского бюджета распределен по следующим государственным органам:

1.1) МТК –	821 561,2*	млн. тенге:
2010 год –	131 672,8	млн. тенге;
2011 год –	153 081,2	млн. тенге;
2012 год –	159 417,2*	млн. тенге;
2013 год –	193 473,4*	млн. тенге;
2014 год –	183 916,6*	млн. тенге.

1.2) МЭБП – 142 408,0 млн. тенге (бюджетные программы 051,052):

	2010	год	–	47	578,0	млн.	тенге;
	2011	год	–	90	822,0	млн.	тенге;
	2012	год	–	4	008,0	млн.	тенге.
1.3)	МОН – 205,0* млн. тенге (бюджетная программа 002):						
	2011	год	–	15,0		млн.	тенге;
	2012	год	–	65,0*		млн.	тенге;
	2013	год	–	125,0*		млн.	тенге.
1.4)	МО – 11 063,3* млн. тенге;						
	2012	год	–	3	000,0*	млн.	тенге;
	2013	год	–	5	704,2*	млн.	тенге;
	2014	год	–	2	359,1*	млн.	тенге.
2)	концессия – 2 000,0 млн. тенге:						
	2014	год	–	2	000,0	млн.	тенге.
3)	заемные средства – 1 293 162,2** млн. тенге:						
	2010	год	–	125	990,4	млн.	тенге;
	2011	год	–	243	991,1	млн.	тенге;
	2012	год	–	372	984,6**	млн.	тенге;
	2013	год	–	341	983,1**	млн.	тенге;
	2014	год	–	208	213,0**	млн.	тенге.
4)	собственные средства компаний – 421 356,8**млн. тенге:						
	2010	год	–	37	279,6	млн.	тенге;
	2011	год	–	42	125,9	млн.	тенге;
	2012	год	–	76	567,3**	млн.	тенге;
	2013	год	–	121	871,81**	млн.	тенге;
	2014	год	–	143	512,2**	млн.	тенге.

П р и м е ч а н и е :

* объемы финансирования будут уточняться при формировании республиканского бюджета на соответствующий финансовый год;

** возможна корректировка средств при изменении внешних и внутренних параметров и факторов.

7. План мероприятий по реализации Программы по развитию транспортной инфраструктуры в Республике Казахстан на 2010-2014 годы

Сноска. Раздел 7 в редакции постановления Правительства РК от 05.03.2013 № 214; с изменениями, внесенными постановлениями Правительства РК от 17.09.2013 № 978; от 10.02.2014 № 73.

№ п/п	Мероприятие	Форма завершения	Ответственные за исполнение	Сроки исполнения	Пре
					2010

1	2	3	4	5	6
1. Автодорожная отрасль					
1	Строительство и реконструкция 25 инфраструктурных проектов, ремонт автодорог республиканского и местного значения ¹	информация в Правительстве	МТК, акиматы областей, концессионеры	ежегодно, январь 2010 – 2014 гг.	1 26 226, 5 9 057, 6 7 169, 0,0
2	Капитальный, средний, текущий ремонт, содержание, озеленение, диагностика и инструментальное содержание автодорог республиканского значения, а также приобретение дорожно-эксплуатационной техники	информация в МЭБП	МТК	10 марта ежегодно	2 1 950,
3	Строительство, реконструкция и ремонт автомобильных дорог областного и районного значения, в том числе:	информация в МЭБП	МТК, акиматы областей	10 марта ежегодно	2 1 773,
	целевые текущие трансферты областным бюджетам на капитальный и средний ремонт				1 0 523,
	целевые трансферты на развитие областным бюджетам на развитие транспортной инфраструктуры				1 1 250,
4	Совершенствование структуры управления автомобильными дорогами областного и районного значения	информация в МЭБП	МТК	10 марта ежегодно	
5	Содействие в развитии объектов придорожного сервиса	предложение в МЭБП	МТК	10 марта ежегодно	
6	Обеспечение качества выполнения дорожно-строительных и ремонтных работ	информация в МЭБП	МТК	10 марта ежегодно	259,
7	Внедрение механизма платности на автодороге «Астана-Щучинск»	информация в Правительстве	МТК, МЭБП, Минфин	Декабрь 2013 года	
2. Автотранспортная отрасль					
8		стандарты	МТК		

	Внедрение стандартов качества услуг (автовокзалы, автостанции, перевозчик)			декабрь 2012 г	
9	Проведение совместных мероприятий по искоренению нелегальных перевозчиков	информация в Правительство	МИО, МТК, МВД, Минфин	ежегодно	
10	Проведение оценки деятельности пассажирских перевозок согласно индикаторам транспортной доступности	информация в Правительство	МТК	ежеквартально	

3. Гражданская авиация

11	Проведение к 2014 году реконструкции (строительство) взлетно-посадочных полос, пассажирских и грузовых терминалов в 7 аэропортах республики ¹	информация в Правительство	МТК, МО, акиматы областей, собственники аэропортов	ежегодно, декабрь 2010 – 2014 гг.	1 088,6; 547,0; 541,0
12	Развитие и модернизация аэронавигационной системы Республики Казахстан (развитие автоматизированных систем управления воздушным движением, систем связи, навигации, наблюдения (CNS/ATM), Всемирной геодезической системы координат ¹	информация в МЭБП	МТК, РГП «Казаэронавигация»	10 марта ежегодно	670,0
13	Приобретение воздушных судов	информация в Правительство	МТК, авиакомпании	ежегодно, декабрь 2010-2014 гг.	0,0
14	Субсидирование регулярных внутренних авиаперевозок	информация в МЭБП	МТК	10 марта ежегодно	881,0

4. Железнодорожная отрасль

15	Строительство железнодорожной линии «Коргас - Жетыген» (293 км)	информация в Правительство	МТК, МЭБП, АО «ФНБ «Самрук-Казына» (по согласованию), АО «НК «КТЖ» (по согласованию)	ежегодно, декабрь 2010-2013 гг.	55 3 29 0 15 7 10 5
----	---	----------------------------	--	---------------------------------	------------------------------

16	Строительство железнодорожной линии «Узень -государственная граница с Туркменистаном» (146 км)	информация в Правительство	МТК, МЭБП, АО «ФНБ «Самрук-Казына» (по согласованию), АО «НК «КТЖ» (по согласованию)	ежегодно, декабрь 2010-2012 гг.	32 7 18 5 14 2
17	Строительство железнодорожной линии «Жезказган-Бейнеу» (988 км)	информация в Правительство	МТК, МЭБП, АО «ФНБ «Самрук-Казына» (по согласованию), АО «НК «КТЖ» (по согласованию)	ежегодно, декабрь 2012-2016	0,0
18	Строительство железнодорожной линии «Аркалык-Шубарколь» (214 км)	информация в Правительство	МТК, МЭБП, АО «ФНБ «Самрук-Казына» (по согласованию), АО «НК «КТЖ» (по согласованию)	ежегодно, декабрь 2012-2016	0,0

4.1 Разработка методологической и нормативной базы

19	Разработка концепции проекта Закона Республики Казахстан «О внесении изменений и дополнений в законодательные акты по вопросам железнодорожного транспорта»	решение МВК	МТК, АО «ФНБ «Самрук-Казына» (по согласованию), АО «НК «КТЖ» (по согласованию)	4 квартал 2011 года	
20	Исключена постановлением Правительства РК от 17.09.2013 № 978				
21	Внесение изменений и дополнений в методику расчета себестоимости услуг МЖС и методику расчета тарифов (цен, ставок сборов) на услуги МЖС в соответствии с целевой моделью отрасли и разработка прейскуранта на услуги МЖС	приказы АРЕМ	АРЕМ, МТК, АО «НК «КТЖ» (по согласованию)	2 квартал 2013 года	

22	Утверждение тарифов (прейскуранта) на услуги МЖС в соответствии с новой методикой расчета тарифов на услуги МЖС	приказ АРЕМ	АРЕМ, МТК, АО «НК «КТЖ» (по согласованию)	2 квартал 2014 года
23	Поэтапная унификация тарифов на перевозки грузов по видам сообщений (экспортные, импортные и внутриреспубликанские) к 2013 году	приказы АРЕМ	АРЕМ, МТК, АО «НК «КТЖ» (по согласованию)	4 квартал 2012 года
24	Внесение изменений и дополнений в международные договоры (соглашения) по вопросам железнодорожного транспорта	межгосударственные и межправительственные соглашения	МТК, АО «НК «КТЖ» (по согласованию)	4 квартал 2013 года
4.2 Реструктуризация активов				
25	Создание АО «КТЖ - Инфраструктура» (выполняющего функции оператора МЖС) путем реорганизации АО «НК «КТЖ» и передачи АО «КТЖ - Инфраструктура» активов, технологически необходимых для оказания услуг МЖС	решение Правительства Республики Казахстан	АО «ФНБ «Самрук-Казына» (по согласованию), МТК, АРЕМ, АО «НК «КТЖ» (по согласованию)	4 квартал 2014 года
26	Формирование АО «КТЖ - Грузовые перевозки» с передачей ему активов, необходимых для полноценного осуществления функции Национального перевозчика грузов	решение АО «НК «КТЖ»	АО «НК «КТЖ» (по согласованию), МТК АРЕМ	4 квартал 2014 года
27	Создание АО «КТЖ - Пассажирские перевозки» путем реорганизации АО «Пассажирские перевозки», ее дочерних организаций и передачи активов, необходимых для полноценного осуществления функции Национального перевозчика пассажиров	решение АО «НК «КТЖ»	АО «НК «КТЖ» (по согласованию), МТК АРЕМ	4 квартал 2014 года
28	Реструктуризация вспомогательной деятельности АО «НК «КТЖ» согласно целевой модели железнодорожного транспорта	решение АО «НК «КТЖ»	АО «НК «КТЖ» (по согласованию), МТК, АРЕМ	4 квартал 2014 года
29	Передача вокзалов, перронов и платформ, принадлежащих АО «Желдоримущество», а также		КГИП, МТК, местные исполнительные органы, АО «	

	ранее переданных в коммунальную собственность, в АО «НК «КТЖ»	информация в Правительство	ФНБ «Самрук-Казына» (по согласованию), АО «НК «КТЖ» (по согласованию)	декабрь 2014 года	
30	Внедрение механизма «сетевого инфраструктурного контракта», передача в концессию части малоделятельных участков МЖС, заключение договоров на субсидирование части малоделятельных участков с местными исполнительными органами и закрытие части малоделятельных участков	информация в Правительство	МТК, АРЕМ, Минфин, АО «НК «КТЖ» (по согласованию)	декабрь 2013 года	
31	Субсидирование железнодорожных пассажирских перевозок по социально-значимым межобластным сообщениям	информация в МЭБП	МТК	10 марта ежегодно	167
32	Обновление парка грузовых вагонов**	информация в Правительство	МТК, АО «ФНБ «Самрук-Казына» (по согласованию), АО «НК «КТЖ» (АО «Қазтеміртранс»)	ежегодно, декабрь 2010-2014 гг.	116 734 4 27
33	Обновление парка пассажирских вагонов, дизельно-рельсового состава и электропоездов**	информация в Правительство	МТК, АО «ФНБ «Самрук-Казына» (по согласованию), АО «НК «КТЖ» (по согласованию)	ежегодно, декабрь 2011-2014 гг.	3 75 3 75
34	Приобретение пассажирских вагонов «Тальго»**	информация в Правительство	МТК, МЭБП, АО «ФНБ «Самрук-Казына» (по согласованию), АО «НК «КТЖ» (по согласованию)	ежегодно, декабрь 2010-2014 гг.	0
35			МТК, АО «ФНБ «Самрук-Казына» (по		22 0 10 0

	Обновление парка локомотивов **	информация в Правительство	согласованию), АО «НК «КТЖ» (по согласованию)	ежегодно, декабрь 2010-2014 гг.	12 0
36	Увеличение продажи билетов посредством сети Internet, транзакционных терминалов самообслуживания 2012 год - 1 млн. билетов (6 %) 2013 год - 1,8 млн. билетов (10 %)	отчет	МТК, АО «НК «КТЖ» (по согласованию)	ежегодно, декабрь 2012-2014 гг.	
37	Капитальный ремонт вокзалов 2012 год - 45 ед., 2013 год - 86 ед.	отчет	М Т К , АО «НК «КТЖ» (по согласованию)	ежегодно, декабрь 2012-2013 гг.	
38	Повышение сервиса при предоставлении услуг по грузовым и пассажирским перевозкам	отчет	МТК, АО «НК «КТЖ» (по согласованию)	ежегодно, декабрь 2012-2013 гг.	

5. Водный транспорт

39	Строительство и реконструкция инфраструктуры водного транспорта ¹	информация в Правительство	МТК, Минфин, МОН, Государственное учреждение «Регистр судоходства»	ежегодно, декабрь 2010 – 2014 гг.	476,
40	Обеспечение классификации и технической безопасности судов внутреннего водного плавания «река-море» ¹				119,
41	Обеспечение водных путей в судоходном состоянии и содержание шлюзов ¹				4540
42	Развитие флота и сервисного производства ¹				5980
43	Создание единой информационной системы портов	информация в Правительство	МТК, АО «НК «АММТП»	2013 год	
44	Автоматизация складских операций в портах	информация в Правительство	МТК, АО «НК «АММТП»	2013 год	
45	Внедрение позиционного графика судов	информация в Правительство	МТК, АО «НК «АММТП», ТОО «НМСК «Казмортрансфлот» (по согласованию)	2012 год	
46	Создание веб-портала «Caspian Logic»	информация в Правительство	МТК, АО «НК «АММТП»	2013 год	

6. Транспортный контроль

47	Строительство и реконструкция сети постов транспортного контроля	информация в МЭБП	МТК	15 июля и 1 февраля 2010-2012 года	126,
48	Обновление служебного водного транспорта	информация в МЭБП	МТК		0

	территориальных органов транспортного контроля			10 марта ежегодно	
49	Внедрение передвижных постов транспортного контроля	информация в МЭБП	МТК	10 марта ежегодно	256
50	Развитие «Информационно-аналитической системы транспортной базы данных и мониторинга динамики безопасности перевозок» на 2013-2015 годы	информация в МЭБП	МТК	10 марта ежегодно	0

7. Развитие транзита и логистической системы

51	Внедрение информационной системы, позволяющей осуществлять обмен информацией о грузах, следующих в экспортном, импортном и транзитном сообщениях между КНР и РК	информация в Правительство	Минфин, АО НК «КТЖ» (по согласованию)	2012-2014 гг.	
52	Применение модели скоростных транспортных коридоров (СТК) на территории Республики Казахстан: проект скоростных контейнерных поездов «Шаттл»	информация в Правительство	МТК, Минфин, АЗК, АРЕМ, АО НК «КТЖ» (по согласованию)	2012-2015 гг.	
53	Увеличение пропускной способности ключевых объектов инфраструктуры (ст. Достык, МЦПС «Хоргос», Морпорт Актау)	информация в Правительство	МТК, АО НК «КТЖ» (по согласованию)	2012-2014 гг.	
54	Разработка Плана мероприятий по развитию контейнерных перевозок на 2012 - 2020 годы	приказ МТК	МТК, Минфин, МЭБП, МИНТ, АО НК «КТЖ» (по согласованию)	март 2013 г.	
55	Увеличение количества транспортно-логистических центров	разработка ТЭО	АО «НК «КТЖ» (по согласованию), МТК	2013 г.	
56	Таможенное оформление товаров и грузов по принципу «одного окна»	информация в Правительство	Минфин, МТК, МЭБП, заинтересованные госорганы	2013 г.	

8. Подготовка кадров в транспортной отрасли

57	Подготовка кадров с техническим и профессиональным образованием по морским специальностям	информация в МЭБП	МТК, МОН, ТОО «НМСК «Казмортрансфлот»	10 марта ежегодно	0,0 57,0
58	Содействие внедрению независимой системы сертификации квалификаций по специальностям транспортной отрасли	информация в МОН	МТК, МОН	декабрь, 2011-2014 гг.	

59	Создание отраслевого совета по развитию технического и профессионального образования и подготовке кадров в сфере транспортной отрасли	информация в МОН	МТК, МОН, Ассоциация работодателей (по согласованию) и акимы областей, городов Астаны и Алматы	4 квартал 2011 года	
9. Прикладные научные исследования в области транспорта и коммуникаций					
60	Прикладные научные исследования в области транспорта и коммуникаций	информация в МЭБП	МТК	10 марта ежегодно	22,7
10. Техническое регулирование отрасли					
61	Внедрение экологических стандартов экологического этапа-3, 4 в сфере автомобильного транспорта	информация в Правительство	МТК, МИНТ	декабрь, 2013-2014 гг.	
62	Разработка технических регламентов в транспортной отрасли гармонизированных с международными стандартами	постановление Правительства	МТК, МИНТ	декабрь, 2010-2011 гг.	
63	Проведение мероприятий по стимулированию внедрения систем менеджмента в соответствии с международными стандартами ИСО 9001:2000, ИСО 9001, ИСО 14001 и OHSAS 18001	информация в МИНТ	МТК, подведомственные предприятия транспортно-коммуникационного комплекса	декабрь, 2011-2014 гг.	

Источники предполагаемых расходов на реализацию Программы

Сноска. Таблица в редакции постановления Правительства РК от 10.02.2014 № 73.

млн. тенге

Источники предполагаемых расходов	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	Всего
Республиканский бюджет, в том числе бюджетные средства государственных органов	179250,8	243918,2	166490,2	199302,6	186275,7	975237,5
МТК	131672,8	153081,2	159417,2	193473,4	183916,6	821561,2
МЭБП	47578,0	90822,0	4008,0	0,0	0,0	142408,0
МОН	0,0	15,0	65,0	125,0	0,0	205,0
МО	0,0	0,0	3000,0	5704,2	2359,1	11063,3
Заемные средства	125990,4	243991,1	372984,6	341983,1	208213,0	1293162,2
Концессия	0,0	0,0	0,0	0,0	2000,0	2000,0
Собственные средства компаний	37279,6	42125,9	76567,3	121871,8	143512,2	421356,8

Итого	342520,8	530035,2	616042,1	663157,5	540000,9	2691756,5
-------	----------	----------	----------	----------	----------	-----------

П р и м е ч а н и е :

* - объемы расходов по мероприятиям, финансируемым за счет средств республиканского бюджета, будут уточняться в соответствии с Законом Республики Казахстан "О республиканском бюджете" на соответствующий год;

** - возможна корректировка средств при изменении внешних и внутренних параметров и факторов;

¹ - расшифровка мероприятий отображена в приложении 1 "Основные инвестиционные проекты в транспортной отрасли".

расшифровка

аббревиатур:

МТК - Министерство транспорта и коммуникаций Республики Казахстан

МИНТ - Министерство индустрии и новых технологий Республики Казахстан

МОН - Министерство образования и науки Республики Казахстан

МО - Министерство обороны Республики Казахстан

МВД - Министерство внутренних дел Республики Казахстан

Минфин - Министерство финансов Республики Казахстан

МЭБП - Министерство экономического развития и торговли Республики

К а з а х с т а н

КГИП - Комитет государственного имущества и приватизации Министерства

финансов Республики Казахстан

АРЕМ - Агентство Республики Казахстан по регулированию естественных

монополь

АЗК - Агентство Республики Казахстан по защите конкуренции

АО "ФНБ "Самрух-Казына" - акционерное общество "Фонд национального благосостояния "Самрук-Казына"

АО "НК "КТЖ" - акционерное общество "Национальная компания "Қазақстан темір жолы"

ТОО «НМСК «Казмортрансфлот» – товарищество с ограниченной ответственностью «Национальная морская судоходная компания «Казмортрансфлот»

АО «НК «АММТП» – акционерное общество «Национальная компания «Актауский международный морской торговый порт»

РГП - Республиканское государственное предприятие

МИО - местные исполнительные органы

Приложение № 1

ОСНОВНЫЕ ИНВЕСТИЦИОННЫЕ ПРОЕКТЫ В ОТРАСЛИ

Сноска. Приложение 1 в редакции постановления Правительства РК от 05.03.2013 № 214; с изменениями, внесенными постановлением Правительства РК от 10.02.2014 № 73.

Наименование проекта	Мероприятия по проекту	Цель проекта	Н а л и ч и е финансово-экономического и технико-экономического обоснований проекта, на какой стадии (разработка, доработка, утверждено)	Рекомендуемое региональное размещение
1	2	3	4	5
1. Автодорожная отрасль				
1. Реконструкция международного транзитного коридора «Западная Европа – Западный Китай»	Реконструкция	Обеспечение бесперебойного, безопасного и удобного движения транспортных средств	Технико-экономическое обоснование – есть	Алматинск Жамбылск. Южно-Казах. Кызылорди Актюбинска
2. Алматы-Астана – Петропавловск - гр. РФ	Реконструкция	Обеспечение бесперебойного, безопасного и удобного движения транспортных средств	Технико-экономическое обоснование – есть	Акмолинск Северо-Казах. области
3. гр. РФ – Уральск – Актобе, включая строительство г. Актобе	Реконструкция	Обеспечение бесперебойного, безопасного и удобного движения транспортных средств	не требуется	Западно-Казах. и Актюбинск
4. гр. РФ (на Астрахань) – Атырау-Актау – гр. Туркменистана	Реконструкция	Обеспечение бесперебойного, безопасного и удобного движения транспортных средств	Технико-экономическое обоснование – есть	Атырауска Мангыстаус
5. Омск – Павлодар – Майкапшагай	Реконструкция	Обеспечение бесперебойного, безопасного и удобного движения транспортных средств	Технико-экономическое обоснование – есть	Павлодарск Восточно-Казах. области
6. Астана – Костанай – Челябинск	Реконструкция	Обеспечение бесперебойного, безопасного и удобного движения транспортных средств	Технико-экономическое обоснование – есть	Акмолинск Костанайска
7. Таскескен – Бахты (гр. КНР)	Реконструкция	Обеспечение бесперебойного, безопасного и удобного движения транспортных средств	Технико-экономическое обоснование – есть	Восточно-Казах. область
8. Алматы – Усть-Каменогорск	Реконструкция	Обеспечение бесперебойного, безопасного и удобного движения транспортных средств	Технико-экономическое обоснование – есть	Алматинск Восточно-Казах. области
		Обеспечение бесперебойного,		

9. Ушарал – Достык	Реконструкция	безопасного и удобного движения транспортных средств	Технико-экономическое обоснование – есть	Алматы
10. Жезказган – Петропавловск	Реконструкция	Обеспечение бесперебойного, безопасного и удобного движения транспортных средств	не требуется	Карагандин Акмолинск Костанайска
11. Кызылорда – Павлодар – Успенка – гр. РФ	Реконструкция	Обеспечение бесперебойного, безопасного и удобного движения транспортных средств	Технико-экономическое обоснование – есть	Карагандин Кызылорди области
12. Бейнеу – Акжигит – гр. Узбекистана	Реконструкция	Обеспечение бесперебойного, безопасного и удобного движения транспортных средств	Технико-экономическое обоснование – есть	Мангистаусь
13. Исключена постановлением Правительства РК от 10.02.2014 № 73.				
14. Тараз – Утмек – гр. Кыргызстана	Реконструкция	Обеспечение бесперебойного, безопасного и удобного движения транспортных средств	не требуется	Жамбылская
15. Актобе – Атырау	Реконструкция	Обеспечение бесперебойного, безопасного и удобного движения транспортных средств	не требуется	Актюбинск Атырауская
16. Исключена постановлением Правительства РК от 10.02.2014 № 73.				
17. Мерке – Бурубайтал	Реконструкция	Обеспечение бесперебойного, безопасного и удобного движения транспортных средств	не требуется	Жамбылская
18. Юго-Западный обход г. Астаны	Реконструкция	Обеспечение бесперебойного, безопасного и удобного движения транспортных средств	Технико-экономическое обоснование – нет	Акмолинска.
19. Усть-Каменогорск – Зыряновск – Рахмановские ключи	Реконструкция	Обеспечение бесперебойного, безопасного и удобного движения транспортных средств	Технико-экономическое обоснование – есть	Восточно-Ка область
20. Подъезд к Щучинско-Боровской	Строительство	Обеспечение бесперебойного, безопасного и удобного движения транспортных средств	Технико-экономическое обоснование – есть	Акмолинска.

курортной зоне (ЩБКЗ)		средств, обеспечение прямого транспортного сообщения к ЩБКЗ		
21. Подъезд к свободной экономической зоне «Парк информационных технологий «Алатау» (ПИТ «Алатау»)	Строительство	Обеспечение бесперебойного, безопасного и удобного движения транспортных средств, прямого транспортного сообщения к ПИТ «Алатау»	Технико-экономическое обоснование – есть	Алматинская
22. Исключена постановлением Правительства РК от 10.02.2014 № 73.				
23. ИТПС на участке Астана – Щучинск	Внедрение ИТПС	Обеспечение бесперебойного, безопасного и удобного движения транспортных средств	Технико-экономическое обоснование – есть	Акмолинская
24. Исключена постановлением Правительства РК от 10.02.2014 № 73.				
25. Большая Алматинская кольцевая автомобильная дорога (БАКАД)	Строительство	Обеспечение бесперебойного, безопасного и удобного движения транспортных средств	Технико-экономическое обоснование – есть	Алматинская
26. Астана – Павлодар – Калбатау – Усть-Каменогорск	Реконструкция	Обеспечение бесперебойного, безопасного и удобного движения транспортных средств	не требуется	Акмолинск Павлодарск Восточно-Казахстанская область
27. Астана – Караганда – Алматы через озеро Балхаш	Реконструкция	Обеспечение бесперебойного, безопасного и удобного движения транспортных средств	не требуется	Акмолинск Карагандинская Алматинская
28. Уральск – Каменка - гр. РФ	Реконструкция	Обеспечение бесперебойного, безопасного и удобного движения транспортных средств	не требуется	Западно-Казахстанская область
2. Авиационная отрасль				
1. Реконструкция взлетно-посадочной полосы и оснащение спец. техникой	Реконструкция	Привести в соответствие с ИКАО	Технико-экономическое обоснование – есть; проектно-сметная документация – есть	Аэропорт г. Семей
2. Реконструкция взлетно-посадочной полосы и пассажирского терминала	Реконструкция	Привести в соответствие с ИКАО	Технико-экономическое обоснование – есть; проектно-сметная документация – есть	Аэропорт г. Семей

3. Реконструкция взлетно-посадочной полосы	Реконструкция	Привести в соответствие с ИКАО	Технико-экономическое обоснование – есть	Аэропорт г. .
4. Реконструкция взлетно-посадочной полосы и пассажирского терминала	Реконструкция	Привести в соответствие с ИКАО	Технико-экономическое обоснование – нет; проектно-сметная документация – нет	Аэропорт г. '
5. Реконструкция взлетно-посадочной полосы	Реконструкция	Привести в соответствие с ИКАО	Технико-экономическое обоснование – есть; проектно-сметная документация – есть	Аэропорт г. '
6. Реконструкция взлетно-посадочной полосы и оснащение специальной техникой	Реконструкция	Привести в соответствие с ИКАО	Технико-экономическое обоснование – есть; проектно-сметная документация – нет	Аэропорт Талдыкорган
7. Реконструкция взлетно-посадочной полосы и пассажирского терминала	Реконструкция	Привести в соответствие с ИКАО	Технико-экономическое обоснование – нет; проектно-сметная документация – нет	Аэропорт г. '
8. Приобретение воздушных судов	Покупка	Обновление парка	Финансово-экономическое обоснование – есть	все регионы
9. Развитие центров автоматизированных систем управления воздушным движением (АСУВД), авиационной электросвязи, систем навигации, систем наблюдения, совершенствование электротехнического обеспечения полетов	Модернизация систем управления воздушным движением (АСУВД), авиационной электросвязи, систем навигации, систем наблюдения, совершенствование электротехнического обеспечения полетов	Развитие аэронавигационной системы согласно концепциям Международной организации гражданской авиации (ИКАО)	Финансово-экономическое обоснование – есть	филиалы Казэронави
10. Строительство и капитальный ремонт зданий, сооружений и объектов радиотехнического обеспечения полетов	Проектирование, строительно-монтажные работы	Обеспечение инфраструктуры для оборудования автоматизированных систем управления воздушным движением (АСУВД), систем связи, навигации и наблюдения при организации воздушного движения	Финансово-экономическое обоснование – есть	филиалы Казэронави

11. Развитие системы управления аэронавигационной информацией	Модернизация программного обеспечения, оборудования для развития менеджмента аэронавигационной информацией	Развитие управления аэронавигационной информацией согласно концепциям Международной организации гражданской авиации (ИКАО)	Финансово-экономическое обоснование – есть	филиалы Казаэронави
12. Внедрение Всемирной геодезической системы координат-1984 (WGS-84) в качестве единой опорной системы для определения и публикаций в документах аэронавигационной информации географических координат воздушных трасс и аэродромов	Создание необходимых условий для менеджмента аэронавигационной информацией, данных для внедрения навигации, основанной на характеристиках (PBN) и полномасштабного применения заходов с вертикальным наведением (APV)	Соответствие требованиям Международной организации гражданской авиации (ИКАО)	Финансово-экономическое обоснование – есть	филиалы Казаэронави

3. Железнодорожная отрасль

1. Строительство железнодорожной линии «Коргас – Жетыген»	Строительство	Открытие второго железнодорожного пункта перехода с КНР и сокращение расстояния в направлении Китай – Европа через порт Актау на 500 км	Технико-экономическое обоснование – есть; проектно-сметная документация – есть	Алматинская
2. Строительство железнодорожной линии «Узень – государственная граница с Туркменистаном»	Строительство	Реализация данного проекта повысит транзитно-транспортный потенциал Казахстана и даст возможность выхода к странам Персидского залива	Технико-экономическое обоснование – есть; проектно-сметная документация – есть	Мангистауская
3. Строительство железнодорожной линии «Жезказган-Бейнеу»	Строительство	Рост транзитного потенциала за счет создания прямого железнодорожного сообщения между	Технико-экономическое обоснование – есть	Карагандинская Кызылординская Мангистауская Актюбинская

		центральным и западным		
4. Строительство железнодорожной линии Аркалык-Шубарколь»	«Строительство	Транспортное обслуживание Шубаркольского угольного месторождения и примыкающих к нему рудных месторождений	Технико-экономическое обоснование – есть	Карагандин Костанайска
5. Обновление парка грузовых вагонов	Закуп новых грузовых вагонов	Восполнение выбытия парка грузовых вагонов, снижение дефицита вагонов и высокого уровня износа подвижного состава, повышение эффективности и качества грузовых перевозок	не требуется	Все регионы
6. Обновление парка локомотивов	Закуп новых локомотивов	Восполнение выбытия существующего парка локомотивов, снижение дефицита и высокого уровня износа подвижного состава, повышение качества и эффективности перевозок	не требуется	Все регионы
7. Обновление пассажирских вагонов, дизельно-рельсового состава и электропоездов	Закуп новых пассажирских вагонов	Снижение дефицита пассажирских вагонов, восполнение выбытия существующего парка вагонов, повышение эффективности и качества пассажирских перевозок	Технико-экономическое обоснование – есть	Все регионы
8. Приобретение пассажирских вагонов «Гальго»**	Закуп новых пассажирских вагонов	Снижение дефицита пассажирских вагонов, восполнение выбытия существующего парка вагонов, повышение эффективности и качества пассажирских перевозок	Технико-экономическое обоснование – есть	Все регионы

4. Водный транспорт

1. Обновление и модернизация государственного технического речного флота	Строительство судов, поставка судов	Обеспечение безопасности судоходства и замена судов, имеющих предельный износ	не требуется	Алматинск Карагандин Восточно-Ка , Павлод Западно-Каз Атырауская
2. Реконструкция и модернизация сооружений и оборудования Усть-Каменогорского и Бухтарминского шлюзов	Реконструкция Усть-Каменогорского и Бухтарминского шлюзов, обновление и модернизация технологического оборудования	Обеспечение безопасной эксплуатации судоходных шлюзов	Технико-экономическое обоснование – есть; проектно-сметная документация – есть	Восточно-Ка область
3. Строительство защитного гидротехнического сооружения Шульбинского шлюза	Проведение мероприятий по строительству защитного гидротехнического сооружения Шульбинского шлюза	Обеспечение безопасной эксплуатации судоходного шлюза	ТЭО – есть; ПСД – нет	Восточно-Ка область
4. Развитие танкерного флота	Строительство судов, поставка судов	Развитие Казахстанского торгового флота	не требуется	Мангистауск
5. Строительство и приобретение сухогрузного флота	Строительство судов, Поставка судов	Развитие Казахстанского торгового флота	не требуется	Мангистауск
6. Создание судоремонтного производства в п. Баутино	Строительство производственных объектов, приобретение и монтаж судоремонтного оборудования	Обеспечение ремонта судов	Технико-экономическое обоснование – есть; проектно-сметная документация – есть	Мангистауск
7. Строительство и приобретение флота поддержки морских операций	Строительство судов, Поставка судов	Развитие Казахстанского торгового флота	не требуется	Мангистауск
8. Обеспечение классификации и технической безопасности судов внутреннего водного плавания «река-море» (техническое	Техническое освидетельствование судов и производств	Обеспечение безопасности судоходства	не требуется	Регионально

освидетельствование судов – регистр судоходства)				
9. Обеспечение водных путей в судоходном состоянии и содержание шлюзов	Выставление (снятие) и обслуживание знаков навигационной обстановки, дноуглубление, дноочистение, выправление, содержание, ремонт и обеспечение безаварийной работы шлюзов, русловые проектные изыскания, ремонт флота, ремонт навигационного оборудования	Обеспечение безопасности судоходства	не требуется	Алматинск Карагандин Восточно-Ка , Павлод Западно-Каз Атырауская

Примечание: расшифровка аббревиатур:

МТК - Министерство транспорта и коммуникаций Республики Казахстан

МО - Министерство обороны Республики Казахстан

МЭБП - Министерство экономики и бюджетного планирования Республики

К а з а х с т а н

Минфин - Министерство финансов Республики Казахстан

АО «ФНБ «Самрук-Казына» - акционерное общество «Фонд национального благосостояния «Самрук-Казына»

АО «НК «КТЖ» - АО «НК «КТЖ» - акционерное общество «Национальная компания «Қазақстан темір жолы»

«ТОО «НМСК «Казмортрансфлот» – товарищество с ограниченной ответственностью «Национальная морская судоходная компания «К а з м о р т р а н с ф л о т »

РГП - республиканское государственное предприятие

РБ - республиканский бюджет

П р и л о ж е н и е

к постановлению

Правительства

Р е с п у б л и к и К а з а х с т а н

от 30 сентября 2010 года № 1006

ПЕРЕЧЕНЬ

утративших силу некоторых решений

Правительства Республики Казахстан

1. Постановление Правительства Республики Казахстан от 10 мая 2006 года № 377 "Об утверждении Плана мероприятий по реализации Транспортной стратегии Республики Казахстан до 2015 года".

2. Постановление Правительства Республики Казахстан от 26 сентября 2006 года № 916 "Об утверждении Программы развития морского транспорта Республики Казахстан на 2006 - 2012 годы" (САПП Республики Казахстан, 2006 г. , № 36 , ст . 393) .

3. Подпункт 2) пункта 1 постановления Правительства Республики Казахстан от 27 ноября 2006 года № 1124 "О внесении изменений в постановления Правительства Республики Казахстан от 30 декабря 2003 года № 1351 и от 10 мая 2006 года № 377" (САПП Республики Казахстан, 2006 г., № 42, ст. 470).

4. Постановление Правительства Республики Казахстан от 16 января 2007 года № 28 "О внесении изменения в постановление Правительства Республики Казахстан от 10 мая 2006 года № 377".

5. Постановление Правительства Республики Казахстан от 28 февраля 2007 года № 161 "О внесении изменения в постановление Правительства Республики Казахстан от 10 мая 2006 года № 377".

6. Постановление Правительства Республики Казахстан от 13 октября 2009 года № 1587 "Об утверждении Плана мероприятий на 2009 - 2012 годы (II этап) по реализации Программы развития морского транспорта Республики Казахстан на 2006 - 2012 годы".