

**О внесении изменений и дополнений в постановление Правительства Республики Казахстан от 11 февраля 2011 года № 129 "О Стратегическом плане Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан на 2011 - 2015 годы"**

*Утративший силу*

Постановление Правительства Республики Казахстан от 29 декабря 2012 года № 1752. Утратило силу постановлением Правительства Республики Казахстан от 31 декабря 2013 года № 1561

**Сноска. Утратило силу постановлением Правительства РК от 31.12.2013 № 1561 (вводится в действие с 01.01.2014).**

Правительство Республики Казахстан **ПОСТАНОВЛЯЕТ:**

1. Внести в постановление Правительства Республики Казахстан от 11 февраля 2011 года № 129 «О Стратегическом плане Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан на 2011 – 2015 годы» (САПП Республики Казахстан, 2011 г., № 20, ст. 240) следующие изменения и дополнения:

в Стратегическом плане Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан на 2011 – 2015 годы, утвержденном указанным постановлением:

раздел 2. «Анализ текущей ситуации и тенденции развития» изложить в новой редакции согласно приложению 1 к настоящему постановлению;

в разделе 3. «Стратегические направления деятельности, цели, целевые индикаторы, задачи, мероприятия, показатели результатов»:

в Стратегическом направлении 1. «Развитие транспортной инфраструктуры Республики Казахстан»:

в цели 1.1 «Достижение опережающих темпов развития транспортно-коммуникационного комплекса»:

после строки

«

12. Снижение доли транспортных расходов в себестоимости продукции несырьевого сектора не менее чем на 8% к 2015	данные МТК	%	-	-	-	-	-	8
---	------------	---	---	---	---	---	---	---

году и не менее чем на 15% к 2020 году										6	
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	---	--

»

дополнить строкой следующего содержания:

«

13. Снижение транспортных происшествий на транспорте (кроме воздушного)	данные МТК	%	-	-	2	2	2	2	2
---	------------	---	---	---	---	---	---	---	---

»;

в задаче 1.1.1 «Повышение уровня развития инфраструктуры автодорожной отрасли»:

в строке «3. Протяженность дорог республиканского значения, охваченных всеми видами ремонта» в графе «2012 год» цифры «2 295» заменить цифрами «2 1 5 5» ;

строку

«

4. Реконструкция международного транзитного коридора «Западная Европа – Западный Китай»	данные МТК	км.	-	417	750	599	686	-	-
---	------------	-----	---	-----	-----	-----	-----	---	---

»

изложить в следующей редакции:

«

4. Реконструкция международного транзитного коридора «Западная Европа – Западный Китай» (в одном направлении)	данные МТК	км.	-	417	830	820	505	493	709
---	------------	-----	---	-----	-----	-----	-----	-----	-----

»;

строки

«

5. Снижение количества транспортных происшествий, связанных с качеством автомобильных	данные МТК	%	-	-	-	6	8		7
---	------------	---	---	---	---	---	---	--	---

д о р о г республиканского значения, к уровню предыдущего года								7	
6. Увеличение о х в а т а обязательным техническим осмотром транспортных средств	данные МТК	линии техни- ческого контроля	-	-	-	400	420	440	460

»

и с к л ю ч и т ь ;

в «Мероприятиях для достижения показателей прямых результатов» строку

«

6. Исключение требования о наличии мобильных линий для центров, открываемых в населенных пунктах районного уровня						-	х	-	-	-
---	--	--	--	--	--	---	---	---	---	---

»

и с к л ю ч и т ь ;

в задаче 1.1.2 «Повышение уровня развития инфраструктуры  
железнодорожной отрасли»:

строку

«

4. Износ основных а к т и в о в железнодорожного транспорта снижен до 60 %	данные МТК	%	70	69	67	65	63	61	60
--	---------------	---	----	----	----	----	----	----	----

»

изложить в следующей редакции:

«

4. Износ основных а к т и в о в железнодорожного транспорта снижен до 60% ( п о в ы ш е н и е безопасности)	дан- ные МТК	%	70	69	67	65	63	61	60
--	--------------------	---	----	----	----	----	----	----	----

»;

дополнить строкой следующего содержания:

«

5. Количество субсидируемых социально-значимых маршрутов	дан- ные МТК	ед.	63	63	63	65	64	64	64
---	--------------------	-----	----	----	----	----	----	----	----

»;



флота в количестве 24 ед. к 2015 году (повышение безопасности)	данные МТК	ед.	124	3	5	2	6	8	-
--	------------	-----	-----	---	---	---	---	---	---

»;

дополнить задачей следующего содержания:

«

Задача 1.1.5. Повышение уровня развития инфраструктуры автотранспортной отрасли										
Показатели результатов	прямых	Источ. информации	Ед. изм	Отчетный период		Плановый период				
				2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год
1. Удовлетворенности населения автобусных пассажирских перевозок	Уровень качеством	Данные МТК	%	-	-	-	62	67	72	77
2. Охват населенных пунктов автобусными сообщениями	населенных регулярными	Данные МТК	%	-	-	-	75	80	85	90
3. Доля казахстанских перевозчиков грузовых автоперевозок на рынке международных	казахстанских на рынке международных	Данные МТК	%	-	-	-	26	30	35	40
4. Доля автомобильных пассажирских перевозок, установленным требованиям	инфраструктуры отвечающих	Данные МТК	%	-	-	-	50	60	70	80
5. Увеличение обязательным техническим транспортными средствами	охвата осмотром	Данные МТК	Линии тех-контроля	-	-	-	400	420	440	460
Мероприятия для достижения показателей прямых результатов						срок реализации в плановом периоде				
						2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год
1. Внедрение государственных стандартов автовокзалов, автостанций и перевозчиков						x	x	x	x	x
2. Повышение ответственности местных исполнительных органов по обеспечению регулярными автобусными маршрутами населенных пунктов, имеющих дорожные условия и потребность в пассажирских сообщениях						x	x	x	x	x
3. Создание благоприятных условий казахстанским перевозчикам для укрепления их позиций на рынке международных автотранспортных средств						x	x	x	x	x

4. Исключение требования о наличии мобильных линий для центров, открываемых в населенных пунктах районного уровня	-	x	-	-	-
5. Развитие инфраструктуры пассажирских перевозок	x	x	x	x	x

»;

в Стратегическом направлении 2. «Развитие транзитно-транспортного потенциала Республики Казахстан»:

в цели 2.1. «Увеличение объемов транзитных перевозок через территорию Республики Казахстан»:

в задаче 2.1.1. «Повышение уровня интеграции транспортного комплекса Республики Казахстан в международные транспортные сети»:

в «Мероприятиях для достижения показателей прямых результатов» строку

«

2. Разработка методики расчета показателя «Снижение доли транспортных расходов в себестоимости продукции несырьевого сектора»	-	x	x	-	-
---	---	---	---	---	---

»

изложить в следующей редакции:

«

2. Развитие информационно-аналитической системы транспортной базы данных и мониторинга динамики безопасности перевозок	-	-	x	x	x
--	---	---	---	---	---

»;

в Стратегическом направлении 3. «Развитие услуг, производства и инфраструктуры ИКТ, инновации, базирующейся на современных технологиях, ориентированной на предоставление мультимедийных услуг»:

в цели 3.1. «Обеспечения достижения роста доли сектора ИКТ в ВВП, включая развитие инфокоммуникационной инфраструктуры»:

в задаче 3.1.1. «Уровень доступности базовых услуг в сфере ИКТ и обеспечение 100-процентного охвата домохозяйств Республики Казахстан услугами телефонной связи, широкополосного доступа к Интернету»:

в строке «1. Достижение 100-процентного уровня цифровизации местной телефонной связи к 2015 году в сельской местности»:

в графе «Источник информации» слова «Стат. данные» заменить словами «Д а н н ы е М Т К » ;

в графе «2012 год» цифры «96,8» заменить цифрами «96,0»;

в строке «2. Плотность фиксированных линий телефонной связи» в графе «2012 год» цифры «26,3» заменить цифрами «26,0»;

в строке «2. Плотность фиксированных линий телефонной связи в сельской

местности» в графе «2012 год» цифры «15,8» заменить цифрами «15,6»; строку

«

7.	Количество и	Стат. данные	ед.	50	64	-	186	372	560	-
построенных и модернизированных сельских почтовой связи	отделений									

»

изложить в следующей редакции:

«

7.	Количество и	Стат. данные	ед.	59	209	262	264	327	560	-
построенных и модернизированных сельских почтовой связи нарастающим итогом	отделений с									

»;

в задаче 3.1.2. «Обеспечение услугами мобильной связи всех населенных пунктов с численностью от 1000 человек и более»: строку

«

5.	Мониторинг и регулирование тарифов операторов связи, включенных в государственный реестр субъектов рынка и занимающих доминирующее или монопольное положение	и	х	х	х	х	х	х	х
----	--	---	---	---	---	---	---	---	---

»

и с к л ю ч и т ь ;

в задаче 3.1.3 «Внедрение цифрового вещания на всей территории Казахстана»: строку

заголовок изложить в следующей редакции «3.1.3. Внедрение цифрового эфирного телерадиовещания в Республике Казахстан»; строку

«

1.	Охват эфирным цифровым телевидением территории Казахстана	Данные МТК	%	-	-	-	22	75	95	95
----	---	------------	---	---	---	---	----	----	----	----

»

изложить в следующей редакции:

«

1.	Охват эфирным цифровым телевидением		%	-	-	-	23	75	95	95
----	-------------------------------------	--	---	---	---	---	----	----	----	----

телерадиовещанием населения Казахстана	Данные МТК								
--	------------	--	--	--	--	--	--	--	--

»;

строку

«

3.	Количество транслируемых телеканалов эфирного телерадиовещания в гг. Алматы, Астане и областных центрах	цифрового телевещания в	Данные МТК	ед.	-	-	-	30	30	30	30
	в остальных населенных пунктах				-	-	-	-	15	15	15

»

изложить в следующей редакции:

«

3.	Количество транслируемых телеканалов эфирного телерадиовещания в гг. Алматы, Астане и областных центрах	цифрового телевещания в	Данные МТК	ед.	-	-	-	30	30	30	30
	в остальных населенных пунктах				-	-	-	15	15	15	15

»;

в «Мероприятиях для достижения показателей прямых результатов»: в строке «1. Разработка и утверждение плана по внедрению эфирного цифрового вещания» слово «плана» заменить словом «проекта»; в задаче 3.1.5. «Развитие сектора ИТ – услуг, инновации и науки, включая создание условий для повышения уровня компьютерной грамотности»: в строке «7. Уровень компьютерной грамотности населения» в графе «2012 год» цифры «47» заменить цифрами «50»; в «Мероприятиях для достижения показателей прямых результатов» строку

«

4.	Создание организации для ИТ-проектов	специализированной для финансирования	финансовой коммерческих	-	x	-	-	-
----	--------------------------------------	---------------------------------------	-------------------------	---	---	---	---	---

»

изложить в следующей редакции:

«

4.	Создание негосударственной	некоммерческой, организаций						
			-	x	-			-





6. Внесение изменений в перечень регулируемых услуг (товаров, работ) субъектов естественных монополий	x	x	x	x	-
---	---	---	---	---	---

»;

в Стратегическом направлении 4. «Совершенствование процессов предоставления государственных услуг, технического сопровождения и интеграция информационных систем государственных органов, в том числе создание условий и механизмов для развития информационной инфраструктуры Таможенного союза»:

в цели 4.1. «Повышение качества оказания государственных услуг в электронном формате и уровня функционирования центров обслуживания населения»:

в задаче 4.1.1 «Обеспечение безопасного доступа граждан и организаций к государственным электронным услугам посредством цифровых сертификатов»:

«

2. Ежегодный рост выданных электронных документов (к предыдущему году)	количества документов	Данные МТК	млн. ед.	0,04	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
--	-----------------------	------------	----------	------	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----

»

изложить в следующей редакции:

«

2. Количество выданных электронных документов	Количество выданных электронных документов	Данные МТК	млн. ед.	0,04	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
---	--	------------	----------	------	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----

»;

в «Мероприятиях для достижения показателей прямых результатов»:

в строке «5. Сопровождение 100 центров регистрации Национального удостоверяющего центра» в графах «2013 год», «2014 год», «2015 год» значение «x» заменить значением «-»;

в разделе 4. «Развитие функциональных возможностей»:

в Стратегическом направлении 1. «Развитие транспортной инфраструктуры Республики Казахстан»:

в цели 1.1. «Достижение опережающих темпов развития транспортно-коммуникационного комплекса»:

в графе «Наименование стратегического направления и цели госоргана» дополнить задачей 1.1.5. «Повышение уровня развития инфраструктуры автотранспортной отрасли»;

в разделе 5. «Межведомственное взаимодействие»:

в Стратегическом направлении 1. «Развитие транспортной инфраструктуры Республики Казахстан»:

в цели 1.1. «Достижение опережающих темпов развития транспортно-коммуникационного комплекса» дополнить задачей 1.1.5 следующего содержания:

«

Задача 1.1.5 Повышение уровня развития инфраструктуры автотранспортной отрасли			
Уровень удовлетворенности населения качеством автобусных пассажирских перевозок			Приведение инфраструктуры автотранспортной отрасли в соответствие установленным требованиям
Охват населенных пунктов регулярными сообщениями		МИО	
Доля инфраструктуры пассажирских соответствующих требованиям		автомобильных перевозок установленным	

»;

раздел 6. «Управление рисками» изложить в новой редакции согласно приложению 2 к настоящему постановлению; в разделе 7 «Бюджетные программы»: подразделе 7.1 «Бюджетные программы»:

в бюджетной программе 001 «Услуги по формированию политики, координации, контроля, развития инфраструктуры и конкурентного рынка в области транспорта, коммуникаций, связи и информатизации»:

в графе «2012 год»:

в строке «Показатели эффективности 1. Средние затраты на содержание одного государственного служащего в год» цифры «2 838» заменить цифрами «2 831» ;

в строке «Объем бюджетных расходов» цифры «3 839 528» заменить цифрами «3 830 637» ;

в бюджетной программе 002 «Развитие автомобильных дорог на республиканском уровне»:

в графе «2012 год»:

в строке «Показатели прямого результата Проведение дорожно-строительных работ на автомобильных дорогах республиканского значения» цифры «1 080» заменить цифрами «940» ;

в строке «Объем бюджетных средств» цифры «213 386 788» заменить цифрами «172 529 182» ;

в бюджетной программе 005 «Обеспечение водных путей в судоходном состоянии и содержание шлюзов»:

строку

«

Показатели	прямого	результата										
1. Выставление и обслуживание оборудования	знаков	(снятие) навигационного	км	3983,5	3983,5	3983,5	4040,5	4040,5	4040,5	-		

»

изложить в следующей редакции:

«

Показатель	прямого	результата	км/сут-ках									
1. Выставление и обслуживание оборудования	знаков	(снятие) навигационного		778 873	778 873	778 873	784 825	792247	792247	-		

»;

в строке «Объем бюджетных средств» в графе «2012 год» цифры «5 298 050» заменить цифрами «5 018 655»;  
в бюджетной программе 006 «Строительство и реконструкция инфраструктуры воздушного транспорта»:  
строку

«

Показатели	прямого	результата	ед									
Количество перевезенных пассажиров				-	75226	67928	69928					

»

изложить в следующей редакции:

«

Показатели	прямого	результата	ед									
Количество обслуженных пассажиров				-	63050	3284	13194					

»;

в бюджетной программе 012 «Целевые текущие трансферты областным бюджетам, бюджетам городов Астаны и Алматы на капитальный и средний ремонт автомобильных дорог областного, районного значения и улиц населенных пунктов»: в строке «Объем бюджетных средств» в графе «2012 год» цифры «19 089 517» заменить цифрами «19 412 481»;  
в бюджетной программе 014 «Обеспечение классификации и технической безопасности судов внутреннего водного плавания «река-море»: в строке «Объем бюджетных средств» в графе «2012 год» цифры «95 133» заменить цифрами «85 230»;  
в бюджетной программе 020 «Строительство и реконструкция инфраструктуры водного транспорта»: в строке «Объем бюджетных средств» в графе «2012 год» цифры «329 678»



»;

в графе «2012 год»:

в строке «2.1. Обучающие семинары» цифры «800» заменить цифрами «900»;

в строке «Показатели конечного результата 1. Уровень компьютерной грамотности населения» цифры «47» заменить цифрами «50»;  
строки

«

2. Повышение уровня осведомленности населения об электронном правительстве (анкетирование, фокус-группы, социологический опрос, обратная связь)	%					20				
Показатели качества										
1. Уровень доверия к бренду «электронное правительство» (проведение маркетинговых и аналитических исследований)	%					75				

»;

изложить в следующей редакции:

«

2. Повышение уровня осведомленности населения об «электронном правительстве» (промо-акции)	ед.					12				
Показатели качества										
1. Повышение уровня доверия к бренду «электронное правительство» (размещение видеороликов на радиостанциях и размещение видеороликов на телеканалах – 5 месяцев)	мес.					5				

»;

строку

«

Показатели эффективности										
1. Увеличение количества выданных электронных цифровых подписей	Польз.					450 000				

»

исключить;

в строке «Объем бюджетных расходов» в графе «2012 год» цифры «442 719» заменить цифрами «439 265»;

в бюджетной программе 038 «Техническое сопровождение системы мониторинга радиочастотного спектра и радиоэлектронных средств»:  
строку

«

2. Охват эфирным цифровым телевещанием территории Казахстана	%					22				
--	---	--	--	--	--	----	--	--	--	--

»

изложить в следующей редакции:

«

2.	Охват эфирным телерадиовещанием Казахстана	цифровым населением	%					23			
----	--	---------------------	---	--	--	--	--	----	--	--	--

»;

в бюджетной программе 039 «Обеспечение функционирования межведомственных информационных систем»:  
строку

«

Показатели	прямого	результата								
1.	Ежегодный рост выданных электронных документов (к предыдущему году)	количества документов	млн. ед.					1,0		

»

изложить в следующей редакции:

«

Показатели	прямого	результата								
1.	Количество выданных документов	электронных	млн. ед.					1,0		

»;

в графе «2012 год»:

в строке «8. Количество выданных электронных цифровых подписей» цифры «480 000» заменить цифрами «300 000»;

в строке «3. Рост обращений пользователей к сервисам Интернет-портала государственных органов» цифры «19 000» заменить цифрами «197 000»;

в строке «5. Количество поданных заявок на получение электронных документов (лицензий, разрешений)» цифры «20 000» заменить цифрами «15 000»

»

в строке «Объем бюджетных расходов» цифры «6 258 469» заменить цифрами «6 130 715»;

в бюджетной программе 040 «Создание информационной инфраструктуры государственных органов»:

строки

«

2.	Развитие экономической интеграции на таможенной территории Таможенного союза		%					50		
5.	Улучшение внешней и взаимной торговли в результате использования информационных ресурсов	экономических показателей интегрированных	%					50		

»







в 14 областных акиматах, 2 акиматах городов республиканского значения» цифру «5» заменить цифрами «10»;

в строке «Объем бюджетных расходов» цифры «616 113» заменить цифрами « 6 1 3 0 7 5 » ;

после бюджетной программы 043 «Развитие государственной базы данных «Е-лицензирование» дополнить бюджетной программой следующего содержания:

«

Бюджетная программа (под-программа)	050 «Целевые трансферты на развитие областным бюджетам, бюджет городов Астаны и Алматы на строительство специализированных центров обслуживания населения»								
Описание	Открытие специализированного центра обслуживания населения г. Алматы								
Вид бюджетной программы	в зависимости от содержания	Предоставление трансфертов и бюджетных субсидий							
	в зависимости от способа реализации	Индивидуальная бюджетная программа							
	текущая/развитие	развитие							
Наименование бюджетной программы	показателя	Ед. изм.	Отчетный период		Плановый период			Проектируемый год 2014	Проектируемый год 20
			2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год		
Показатели результата	1. Создание специализированного центра обслуживания населения в г. Алматы по регистрации автотранспорта и выдаче водительских удостоверений	ед.				1			
Показатели результата	1. Снижение среднего времени по регистрации автотранспорта	час				Не более 2			
Показатели результата	2. Снижение среднего времени оформления документов по выдаче водительских удостоверений	час				Не более 2			
Показатели качества	1. Перевод предоставления государственных услуг в сфере регистрации автотранспорта и выдачи								

водительских удостоверений в центр обслуживания населения в целях улучшения качества и удобства при получении услуг населением	услуг				1			
Показатели эффективности 1. Обеспечение бесперебойного функционирования специализированного центра обслуживания населения	%				100			
Объем бюджетных средств	тыс. тенге				1 316 124,0			

»;

в подразделе 7.2 «Свод бюджетных программ»: в графе «2012 год»:

в строке «Всего бюджетных расходов:» цифры «406 657 914» заменить цифрами «371 844 774»;

в строке «Текущие бюджетные программы:» цифры «111 981 839» заменить цифрами «111 867 382»;

в строке «Бюджетные программы развития:» цифры «294 676 075» заменить цифрами «259 977 392».

2. Настоящее постановление вводится в действие со дня подписания и подлежит официальному опубликованию.

*Премьер - Министр*

*Республики Казахстан*

*С. Ахметов*

Приложение 1

к постановлению

Правительства

Республики Казахстан

от 29 декабря 2012 года № 1752

## 2. Анализ текущей ситуации и тенденции развития

Стратегическое направление 1. Развитие транспортной инфраструктуры Республики Казахстан

### 1. Основные параметры развития

Транспортному комплексу республики, представленному железнодорожным, автомобильным, речным, воздушным видами транспорта, автомобильными и железными дорогами, судоходными путями, отводится важнейшая роль в осуществлении межхозяйственных и межгосударственных связей. Доля транспорта во внутреннем валовом продукте республики составила в 2011 году 5,6%.

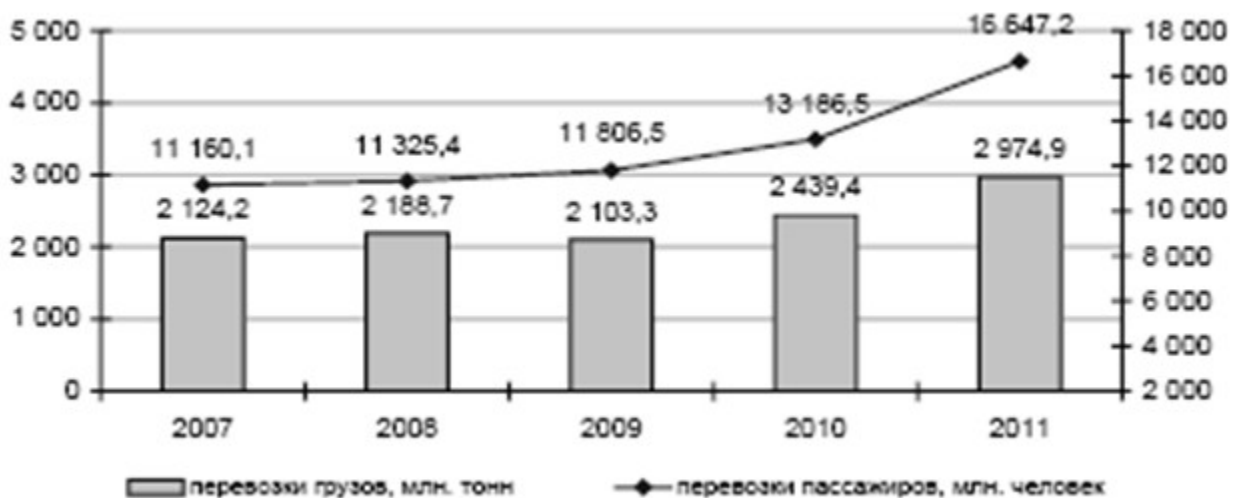
По состоянию на 1 января 2012 года транспортная сеть общего пользования Казахстана состояла из 14,9 тыс. км железных дорог; 97,2 тыс. км автомобильных дорог; 4,1 тыс. км внутренних водных судоходных путей.

Густота путей сообщения в 2011 году на территории республики на 1000 кв. км территории составляет по железнодорожным путям общего пользования 5,4 км, по автомобильным дорогам с твердым покрытием общего пользования 31,6 км.

Объем перевозок грузов всеми видами транспорта с учетом оценки объема перевозок индивидуальными предпринимателями, занимающимися коммерческими перевозками, составил в 2011 году 2974,9 млн. тонн, что на 22% больше объема 2010 года.

Перевозки пассажиров с учетом оценки объема перевозок индивидуальными предпринимателями, занимающимися коммерческими перевозками, за 2011 год увеличились на 26,2% и составили 16647,2 млн. человек.

#### Динамика перевозки грузов и пассажиров



#### Железнодорожная отрасль

В транспортной системе Казахстана железнодорожному транспорту принадлежит ведущая роль. Большие расстояния транспортировки, сравнительно дешевые тарифы на перевозки пассажиров и грузов делают железнодорожный транспорт наиболее востребованным со стороны пользователей.

Эксплуатационная длина железных дорог Казахстана составляет 14,6 тысяч км (в том числе двухпутных линий – 4,8 тысяч км (34%), электрифицированных линий – 4,1 тысяч км (29%), плотность – 5,5 км на 1000 квадратных км, грузонапряженность – 24,2 миллионов тонно-км на км.

Основные производственно-экономические показатели акционерного общества «Национальная компания «Қазақстан темір жолы» (далее – АО «НК «КТЖ»).

Показатели	Период			

	Е д . изм.	2008 год	2009 год	2010 год	2011 год
Перевезено грузов	млн. тонн	268,9 (+3%)	247,7 (-7,9%)	267,7 (+8%)	279,6 (+4,4%)
Перевезено пассажиров	млн. пасс.	16,6 (-2%)	18,9 (+5,9%)	19,2 (+1,6%)	20,7 (+7,8%)
Доходы	млрд. тенге	433,7	432,3 (-0,3%)	597,6 (+38,2%)	625,5 (+4,7%)
Расходы	млрд. тенге	392,0	416,0 (+6,1%)	532,6 (+28%)	531,3 (-0,2%)
Финансовый результат	млрд. тенге	41,8	16,3 (-61%)	65,2 (+400%)	94,2 (+44,5%)

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%.

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 магистральной железнодорожной сетью (далее – М Ж С ) ;
- 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 ходе реформы железнодорожной отрасли Республики Казахстан 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 .

По итогам 2011 года парк локомотивов насчитывает 1838,5 локомотивов, в том числе 570,5 электровозов, 1246 тепловозов и 22 паровоза. Состояние локомотивного парка характеризуется высоким износом, достигающим 72%.

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

По итогам 2011 года общий парк грузовых вагонов Республики Казахстан составляет 89 066 единиц, из них 54 801 единица или 62% являются инвентарными, а 34 265 единиц или 38% собственными. Доля эксплуатируемого парка в общем количестве инвентарных вагонов составляет 93% (50 777 единицы). Парк грузовых вагонов независимых собственников возрос почти в 3 раза и увеличился более чем на 51 тысячу вагонов.

Основной проблемой инвентарного парка грузовых вагонов является его высокий износ, достигающий 67% (по предварительным данным АО «НК «КТЖ» ) .

Отсутствие ценового регулирования на услуги по предоставлению грузовых вагонов собственников грузовых вагонов создает благоприятные условия для обновления подвижного состава.

По состоянию на 1 января 2012 года парк вагонов, предназначенных для перевозки пассажиров, составил 824 единицы. При нормативном сроке службы пассажирских вагонов в 28 лет на сегодняшний день средний возраст казахстанских вагонов составляет 21 год. Из 136 вагонов инвентарного парка электропоездов 123 вагона находятся в рабочем парке, в течение следующих 5 лет подлежит списанию еще 82 вагона электропоездов. Уровень износа парка электропоездов в настоящее время превышает 90%.

В настоящее время в республике железнодорожные пассажирские перевозки в межобластных сообщениях осуществляют государственные и частные компании по государственному социальному заказу на конкурсной основе с выделением субсидий.

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

Согласно действующей практике регулирования дифференцированы тарифы 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 – самокупаемые 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 Республики Казахстан. 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.

Перевезено грузов по сообщениям:

Показатели	Е д . изм.	Период			
		2 0 0 8 год	2 0 0 9 год	2 0 1 0 год	2 0 1 1 год
Внутривнутри- республиканское		140,0 (-0,2)	131,5 (-6,1%)	140,9 (+7,1%)	148,7 (+5,5%)
экспорт	млн. тонн	93,4 (+10,1%)	85,6 (-8,3%)	96,0 (+12%)	97,9 (+2%)
импорт		20,0 (-10%)	15,8 (-21,3%)	16,9 (+6,9%)	17,9 (+5,9%)
транзит		15,5 (+17,4%)	14,8 (-4,5%)	14,0 (-5,4%)	15,1 (+7,9%)

Инвестиции с 2009 до 2014 года с учетом ежегодного повышения тарифов:

Наименование	2009	2010	2011	2012	2013	Итого
	год	год	год	год	год	
	Стоимость, млрд. тенге					
Магистральная сеть	53,7*	69,3*	133,3*	78,4*	92,1*	426,8
Локомотивное хозяйство	17**	29,1**	56,4**	55,7**	77,2**	395,4
Вагонное хозяйство	12,9***	21,6***	133,7***	32,5***	73,3***	274
Всего	83,6	120	323,4	166,6	242,6	936,2

Примечание:

\* без учета строительства новых железнодорожных линий «Коргас – Жетыген» и «Узень – Государственная граница с Туркменистаном»;

\*\* АО «Локомотив» и АО «Локомотивный сервисный центр»;

\*\*\* АО «Казтемиртранс» и АО «Казтранссервис».

Согласно Закону Республики Казахстан «О республиканском бюджете на 2012-2014 годы» на развитие железнодорожной инфраструктуры выделено 201,2 млрд. тенге\*, из них:

- на строительство железнодорожной линии «Жетыген – Коргас» 139,4 млрд. тенге\*;

- на строительство железнодорожной линии «Узень – Государственная граница с Туркменистаном» 61,8 млрд. тенге\*.

До 2015 года планируется оздоровить 4 191 км магистральной сети, приобрести 513 ед. локомотивов и 30 505 грузовых вагонов.

#### Основные инфраструктурные проекты:

№ п/п	Проекты	Протяженность км	Стоимость млрд. тг.	Источник финансирования	Сроки реализации
Строительство железнодорожных линий					
1	Узень – Государственная граница с Туркменистаном	146	61,7	Республиканский бюджет и заемные средства из Национального фонда Республики Казахстан	2009-2012
2	Коргас – Жетыген	293	139,4	Республиканский бюджет, собственные и заемные средства из Национального фонда Республики Казахстан	2009-2013
3	Бейнеу – Жезказган	988	561	Не определен	2012 – 2016
4	Аркалык – Шубарколь	214	133	Не определен	2012 – 2015

#### Автомобильная отрасль

Протяженность автомобильных дорог Республики Казахстан составляет 128 тыс. км, из которых более 97,1 тыс. км автодороги общего пользования. Из общей протяженности автодорог общего пользования 23,5 тыс. км республиканского значения, 73,6 тыс. км относятся к местной сети.

За последние 11 лет на развитие отрасли, включая местную сеть, выделено 1 263,1 млрд. тенге, при этом, если в 2001 году профинансировано 7,7 млрд. тенге, то уже в 2011 году 189,5 млрд. тенге. За эти годы из 97,1 тыс. км дорог общего пользования подвергнуто реконструкции и различным видам ремонта более 44



тыс. км дорог, в том числе на республиканской сети – 24,4 тыс. км.

Продолжена реализация самого крупного проекта в автодорожной отрасли - реконструкции международного транзитного коридора «Западная Европа – **З а п а д н ы й** **К и т а й**» .

Финансирование данного проекта предусмотрено из 3-х источников: заемные средства, республиканский бюджет и частные инвестиции на концессионной **о с н о в е** .

Основную долю финансирования проекта составляют внешние займы 9 международных финансовых институтов, подписаны соглашения о займах на общую сумму 3,2 млрд. долларов США.

Работы ведутся на территории четырех областей (Актюбинской, Кызылординской, Жамбылской и Южно-Казахстанской). Мобилизовано 6 тыс. единиц техники, 30 асфальтобетонных, 24 цементно-бетонных завода и 32 **д р о б и л ь н ы х** **у с т а н о в к и** .

Привлечено свыше 35 тыс. дорожных строителей (в т.ч. 34,4 тыс. человек казахстанский персонал и 566 человек иностранный персонал). Устроено покрытие на протяженности 1 220 км дорожного покрытия.

На 1 января 2012 года состояние сети автодорог республиканского значения ожидается: хорошее – 37 %; удовлетворительное – 40,5 %; неудовлетворительное – **2 2 , 5** % ;

состояние автодорог местного значения составило: хорошее – 15 %; удовлетворительное – 43 %; неудовлетворительное – 42 %.

За период 2010 – 2014 годы планируются реконструкция и ремонт около 21 тыс. км автодорог, в том числе реконструкция 3,9 тыс. км и ремонт 5,6 тыс. км автодорог республиканского значения и 11,5 тыс. км дорог местного значения.

Новизной является внедрение рыночных подходов и для этих целей немаловажно применение механизмов государственно-частного партнерства с введением платности. По данному направлению планируется реализовать проект «БАКАД».

#### **Г р а ж д а н с к а я                    а в и а ц и я**

В республике осуществляют деятельность 54 авиакомпании и эксплуатантов воздушных судов, из них 34 авиакомпании осуществляют коммерческие воздушные перевозки и 1 авиакомпания - некоммерческие воздушные перевозки, 19 эксплуатантов воздушных судов выполняют авиационные работы (**д р у г и е** **в и д ы** **р а б о т**) .

В Государственном реестре гражданских воздушных судов Республики Казахстан состоят на учете 411 воздушных судов.

Казахстанские авиаперевозчики, такие как АО «Эйр Астана», АО «Скат»,



Речное судоходство осуществляется в трех водных бассейнах: Иртышском, Урало-Каспийском и Или-Балхашском, на участках общей протяженностью 4 0 4 0 , 5 к м .

Речной транспорт занимает небольшой удельный вес в общих объемах работы транспорта республики. За 2011 год судоходным транспортом перевезено 1082 тыс. тонн грузов, по сравнению с 2010 годом произошло уменьшение на 3,4%. Перевезено 112,9 тыс. пассажиров, что на 4,3% больше объема 2010 года. Внутриреспубликанские грузоперевозки судоходным транспортом составили 987 тыс. тонн (91,2%). Среди перевезенных грузов значительный объем – 878,7 тыс. тонн (81,2%) – составляют строительные материалы. Протяженность внутренних судоходных путей на конец 2011 года составляла 4094 км.

#### А в т о м о б и л ь н ы й т р а н с п о р т

В развитии рыночной инфраструктуры, расширении внутренней и внешней торговли важную роль играет автомобильный транспорт.

Автомобильный парк республики насчитывает 414 тыс. грузовых автомобилей, 98,4 тыс. автобусов, 3553,8 тыс. легковых. Кроме того, в республике зарегистрировано 50 тыс. мототранспорта, а также 149,3 тыс. а в т о м о б и л ь н ы х п р и ц е п о в .

Автотранспортом республики с учетом оценки объема перевозок индивидуальными предпринимателями, занимающимися коммерческими перевозками, за 2011 год перевезено грузов – 2475,5 млн. тонн, грузооборот составил 121,1 млрд. ткм. По сравнению с 2010 годом объем перевозок грузов увеличился на 25,6%, грузооборот увеличился на 50,9%. Пассажиров перевезено – 16622,4 млн. человек, пассажирооборот составил 164,5 млрд. пкм. По сравнению с 2010 годом произошло увеличение этих показателей на 26,3% и 30% с о о т в е т с т в е н н о .

В перевозках по системе «международные дорожные перевозки» (далее – МДП) в настоящее время задействовано около 4650 автомобилей. Для перевозки грузов ежегодно проводится обмен бланками разрешений с 39 странами Европы и Азии в количестве порядка 109 тыс. экземпляров.

По регулярному сообщению имеется свыше 135 международных и 250 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 а в т о м о б и л е й .

В этой связи, в республике выбросы в атмосферу вредных веществ от стационарных источников составляют около 2,5 млн. тонн/год, а транспортные выбросы превышают на 1 млн. тонн/год.

Поэтапное введение стандартов Евро позволит ограничить ввоз устаревших автомашин, повысить конкурентоспособность казахстанских автосборочных предприятий, а также качество выпускаемого и импортируемого топлива.

Также, с 1 января 2012 года функции по проведению технического осмотра транспортных средств переданы от Министерства внутренних дел Республики Казахстан в конкурентную среду, а полномочия по контролю за организацией и проведением технического осмотра в Министерство.

Согласно новому порядку технический осмотр транспортных средств проводится 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.

## 2. Анализ основных проблем

### Железнодорожная отрасль

В железнодорожной отрасли недостаточно развита сеть железных дорог, растет износ основных средств, дефицит пассажирского подвижного состава. Присутствуют низкий уровень сервиса и отсутствие конкуренции, также сказывается 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.

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 требованиям рынка.

Учитывая значение работы железнодорожного транспорта для всех отраслей экономики государства, Министерством совместно с АО «НК «КТЖ» была проведена масштабная, системная работа по разработке комплексных подходов по дальнейшему развитию железнодорожного транспорта Республики Казахстан, составивших основу раздела железнодорожного транспорта Программы по развитию транспортной инфраструктуры Республики Казахстан на 2010 – 2014 годы, утвержденной постановлением Правительства Республики Казахстан от 30 сентября 2010 года № 1006.

При этом, основной задачей данной программы является завершение процесса реформирования на основе корректировки действующей институциональной структуры и реформы экономической модели отрасли.

Предусматриваются полное разделение естественно-монопольной деятельности (услуги МЖС) и перевозочной деятельности, дерегулирование тарифа на перевозочную деятельность, 100% субсидирование убытков перевозчика, связанных с перевозкой пассажиров по социально значимым маршрутам, и т.д.

Также, программой предусматриваются создание условий для привлечения частной инициативы, формирование конкурентного рынка перевозчиков с предоставлением равного права доступа к магистральной железнодорожной сети и внедрение эффективного механизма государственного субсидирования пассажирских перевозок

#### Вагоны по состоянию на конец 2011 года:

Наименование	инвентарный парк	рабочий парк	нерабочий парк
пассажирские вагоны, ед.	1 824	1 778	46
грузовые вагоны, ед.	54 801	50 777	4 024

#### Дефицит пассажирских вагонов с нарастающим итогом

Годы	2009	2010	2011	2012	2013
дефицит пассажирских вагонов, ед.	411	448	310	183	106

#### Локомотивы по состоянию на конец 2011 года:

Наименование	Инвентарный парк	Эксплуатируемый парк	Неэксплуатируемый парк
магистральные тепловозы, ед.	648,5	503,5	145
электровозы, ед.	522,5	420	87,5
маневровые тепловозы, ед.	485	399	82

## А в т о д о р о ж н а я                    о т р а с л ь

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.

Отмечаются 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 и т.д.), высокий риск аварийности и смертности на дорогах с 2-х полосным движением, низкий уровень развития автомобильных дорог областного и районного значений, вследствие недостаточного финансирования из местных бюджетов, и отсутствие подъездных автодорог с твердым покрытием к 890 сельским населенным пунктам.

## Г р а ж д а н с к а я                    а в и а ц и я

В сфере гражданской авиации основными проблемами являются:

- 1) устаревший парк региональных воздушных судов, не соответствующий стандартам Международной организации гражданской авиации (ИКАО);
- 2) несоответствие ряда региональных аэропортов международным стандартам ИКАО для приема-выпуска воздушных судов;
- 3) нехватка авиационного персонала, в частности летного состава с 4-м уровнем английского языка в соответствии с требованиями ИКАО.

Вышеуказанные проблемы лежат в экономической плоскости и возможности финансирования развития инфраструктуры аэропортов.

Так, обновление воздушных судов зависит от уровня доходности авиаперевозок и развития конкуренции, что стимулирует авиаперевозчиков к обновлению своего парка судов.

Развитие инфраструктуры аэропортов на первоначальном этапе становления отрасли гражданской авиации требует финансовой поддержки из государственного бюджета.

Необходима замена устаревшего регионального авиапарка (Ан-24, Як-40) на современные воздушные суда западного производства (Эмбраер, Бомбардье).

Развитие наземной инфраструктуры, в том числе реконструкция аэропортов, материально-техническая оснащенность наземной инфраструктуры (взлетно-посадочных полос, аэровокзал, спецтехника и другие). Состояние взлетно-посадочных полос некоторых аэропортов не в полной мере отвечает требованиям безопасности.

Формирование кадрового потенциала.

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

В области водного транспорта наблюдаются недостаточная мощность портовой и сервисной инфраструктуры, дефицит квалифицированных отечественных специалистов, низкое техническое состояние судоводных шлюзов, недостаточное количество торгового флота, износ государственного технического флота.

В этой связи, требуется продолжение работ по приобретению морского торгового флота и флота поддержки морских операций, замене государственного технического речного флота, реконструкции Усть-Каменогорского и Бухтарминского шлюза, строительству защитного гидротехнического сооружения Шульбинского шлюза, созданию специализированных систем управления движением судов и спасательными операциями на море.

## А в т о м о б и л ь н ы й                    т р а н с п о р т

Экологическая ситуация становится все более значимым фактором развития, влияющим на уровень экономического благополучия государства.

В целях дальнейшего улучшения экологической ситуации в стране постановлением Правительства Республики Казахстан от 29 декабря 2007 года № 1372 утвержден Технический регламент «О требованиях к выбросам вредных (загрязняющих) веществ автотранспортных средств, выпускаемых в обращение на территории Республики Казахстан». Данным техническим регламентом установлен запрет на ввоз и производство на территории страны автотранспортных средств, не соответствующих требованиям экологических стандартов Евро. Экологические стандарты Евро-2 на территории республики по автотранспортным средствам введены с 15 июля 2009 года, по топливу с 1 января 2010 года.

Кроме того, данная мера создаст условия для обновления существующего парка автомашин.

В рамках гармонизации нормативно-технической базы отрасли в области экологической безопасности в 2008–2009 годах разработаны 15 государственных стандартов Республики Казахстан.

Недостаточно эффективный контроль соблюдения мер безопасности на транспорте, неудовлетворительное состояние транспорта и объектов инфраструктуры определяют современную ситуацию с безопасностью на транспорте как достаточно сложную.

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 в 2009 – 2011 годах количество и тяжесть транспортных происшествий по-прежнему находится на высоком уровне.

В 2011 году на автодорогах республики произошло 12 062 дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП). В сравнении с аналогичным периодом 2010 года число ДТП на автомобильном транспорте снизилось на 3,8%. По данным статистики в 2011 году свыше 82% ДТП совершено по вине водителей.

Свыше 80 % (3,1 млн.) автомобилей находятся в эксплуатации более 7 лет и по западным стандартам являются устаревшими.

Так, по результатам техосмотра центрами в период январь – февраль 2012 года на технический осмотр представлено порядка 80 тыс. автотранспортных средств, из них 30% автомобилей не прошли техосмотр с первого раза. Основными причинами являются неисправности тормозных систем, световых приборов и выхлопа автомобилей.

При этом, за указанный период в 2011 году в органах дорожной полиции было проверено более 130 тыс. автомобилей, из них признано неисправными всего 7 %.

Тем самым, результаты новой системы технического осмотра показывают повышение качества и объективности технического осмотра.

По состоянию на 15 октября 2012 года по республике организована работа 270 центров технического осмотра, имеющих 569 линии технического контроля.

Данным количеством центров техосмотра охвачено 34 города и 60 административных района (всего 160 адм. района).

Населенные пункты, где отсутствуют центры техосмотра, обслуживаются 247 мобильными линиями.

Основными целевыми вопросами автотранспортной отрасли являются уровень удовлетворенности населения автобусными пассажирскими перевозками и повышение качества инфраструктуры.

Данный вопрос следует решать в рамках разработки соответствующих стандартов качества предоставления услуг с последующим контролем за их соблюдением.



### 3. Оценка основных внешних и внутренних факторов

#### Внешние факторы

1) железнодорожная отрасль:  
зависимость объема грузоперевозок от колебаний мировых цен на сырье;  
политика сдерживания тарифов, приводящая к сокращению активов отрасли;  
снижение спроса на перевозку грузов вследствие строительства  
промышленных объектов ближе к источникам сырья;  
слабая отечественная база машиностроения, соответственно высокая  
импортозависимость;

2) автомобильная отрасль:  
геополитическое расположение Казахстана в центре Евразийского  
континента;

прохождение основных транзитных коридоров между Европой и Азией по  
территории Казахстана;

большой потенциал в использовании местных ресурсов;  
возможная угроза на казахстанский транзит от соседних стран России и  
Китая (уход транзита, минуя территорию Казахстана);  
внедрение передовых технических и экологических регламентов, стандартов;

3) гражданская авиация:  
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  
;

наличие нескольких альтернативных международных воздушных коридоров,  
соединяющих Европу с Азией, Юго-Восточной Азией;

опережающий по сравнению с инфляцией рост внутренних цен на  
энергоносители приводит к увеличению издержек государственных и частных  
транспортных предприятий, расходов на приобретение топлива;

сопредельными с Казахстаном странами проводится активная работа по  
переориентации потоков транзитного воздушного движения через свои  
территории, что может оказать угрозу транзитному авиатранспортному  
потенциалу Казахстана;

4) водный транспорт:  
геополитическое расположение Республики Казахстан в центре Евразийского  
континента;

прохождение основных транзитных коридоров между Европой и Азией по  
территории Казахстана;

расширение международно-договорной базы с прикаспийскими

г о с у д а р с т в а м и ;

высокая конкуренция со стороны прикаспийских стран;  
зависимость от портовой инфраструктуры государств-контрагентов;  
отсутствие свободного выхода в мировой океан;

5) автомобильный транспорт:

уменьшение числа казахстанских перевозчиков на международном рынке  
транспортных услуг из-за создания искусственных барьеров в других  
г о с у д а р с т в а х ;

наличие потребности в грузовых и пассажирских перевозках в  
международном сообщении;

наличие конкуренции на рынке международных автотранспортных услуг со  
стороны иностранных перевозчиков.

Внутренние факторы

1) железнодорожная отрасль:

значительный физический и моральный износ основных средств (инфраструктуры и подвижного состава);

дефицит парка подвижного состава;

неполный объем субсидирования убытков перевозчика от перевозок пассажиров по социально значимым маршрутам из государственного бюджета;

снижение объемов производства основных грузоотправителей, соответственно снижение объемов перевозок грузов;

2) автодорожная отрасль:

автодороги для отдельных регионов являются единственным транспортным сообщением;

низкая плотность железных дорог и водных путей;

высокий уровень дорожно-транспортных происшествий;

высокая транспортная составляющая в стоимости товаров;

3) гражданская авиация:

дорогостоящее авиатопливо и его недостаточное производство на отечественных нефтеперерабатывающих заводах приводят к удорожанию стоимости авиационных услуг;

отсутствие гибкой тарифной политики, жесткое регулирование стоимости услуг государственными органами не позволяют аэропортам в полной мере реализовать мероприятия по привлечению иностранных воздушных судов для технических, транзитных посадок в аэропортах;

износ основных производственных фондов (взлетно-посадочные полосы и терминалы) и отсутствие современной спецтехники для обслуживания воздушных судов западного производства в региональных аэропортах;

сокращение бюджетного финансирования;

4) водный транспорт:  
значительный физический и моральный износ основных средств;  
низкая плотность водных путей;  
зависимость от производства традиционных видов грузов (металл, зерно),  
которые в экспортном сообщении переваливаются через морской порт Актау;  
развитость инфраструктуры смежных видов транспорта;  
зависимость от навигационного периода на внутренних водных путях;

5) автомобильный транспорт:  
высокий износ и слабое техническое состояние автотранспортных средств;  
высокая потребность в перевозках у населения и предприятий экономики  
с т р а н ы ;

наличие институциональных структур управления и уровень  
нормативно-правовой базы функционирования автотранспорта;  
рыночные механизмы функционирования автотранспорта: свободный доступ  
юридических и физических лиц к осуществлению перевозок, свободные цены,  
конкурсная система распределения маршрутов пассажирского транспорта среди  
перевозчиков.

Стратегическое направление 2. Развитие транзитно-транспортного  
потенциала Республики Казахстан

#### 1. Основные параметры развития

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 актуальным 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

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 Республики Казахстан 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 Республике Казахстан – 19 суток, за 2007 год транзитом перевезено 30 тыс.

тонн, 2008 год – 37 тыс. тонн, 2009 год – 29 тыс. тонн, 2010 год – 24 тыс. тонн, 2011 год – 51,4 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 Республике Казахстан – 7 суток, за 2008 год транзитом перевезено 11 тыс. тонн, 2009 год – 232 тыс. тонн, 2010 год – 17,6 тыс. тонн, 2011 год – 19,4 тыс. тонн);

3) «Среднеазиатский» коридор: Сарыагаш – Озинки, Озинки – Сарыагаш (протяженность – 2 147 км, срок доставки по Республике Казахстан – 11 суток, за 2007 год транзитом перевезено 1 137 тыс. тонн, 2008 год – 1 453 тыс. тонн, 2009 год – 766 тыс. тонн, 2010 год – 987 тыс. тонн, 2011 год – 756 тыс. тонн);

4) «Трансазиатский» коридор (северное направление): Достык – Петропавловск, Петропавловск – Достык (протяженность – 1 910 км, срок доставки по Республике Казахстан – 10 суток, за 2007 год транзитом перевезено 111 тыс. тонн, 2008 год – 177 тыс. тонн, 2009 год – 72 тыс. тонн, 2010 год – 121 тыс. тонн, 2011 год – 103,6 тыс. тонн);

5) «Трансазиатский» коридор (центральное направление): Достык – Сарыагаш, Сарыагаш – Достык (протяженность – 1 831 км, срок доставки по Республике Казахстан – 9 суток, за 2007 год транзитом перевезено 1 300 тыс. тонн, 2008 год – 1 834 тыс. тонн, 2009 год – 2 034 тыс. тонн, 2010 год – 1 828 тыс. тонн, 2011 год – 1 935 тыс. тонн).

Информация о контейнерных поездах, пропущенных по территории Республики Казахстан за 2011 год

назначение	кол-во	сообщение
собственного формирования	358	Алматы – Алашанькоу
собственного формирования	1	Алматы – Хайратон
собственного формирования	96	Аксу – Достык – Циндао
собственного формирования	5	Жетысу – Алашанькоу
назначением в Казахстан	533	Ляньюньган – Алматы
назначением в Казахстан	1	Ляньюньган – Астана
назначением в Казахстан	21	Тяньцзинь – Алматы
назначением в Казахстан	12	Находка – Локоть – Защита
назначением в Казахстан	3	Циндао – Достык – Алматы
в транзитном сообщении	102	Находка – Локоть – Аблык
в транзитном сообщении	5	Находка – Локоть – Галаба
в транзитном сообщении	2	Находка – Локоть – Алматы-1
в транзитном сообщении	41	Ляньюньган – Аблык
в транзитном сообщении	1	Ляньюньган – Сергели

в транзитном сообщении	4	Ляньюньган – Аламедин
в транзитном сообщении	1	Ляньюньган – Сарыагаш Чукурсай
в транзитном сообщении	1	Чунцинь – Черкесск
в транзитном сообщении	14	Чунцинь – Дуйсбург
в транзитном сообщении	1	Чунцинь – Антверпен
в транзитном сообщении	48	Гамбург – Рига – Озинки Галаба
в транзитном сообщении	53	Гамбург – Актау – Галаба
ВСЕГО:	1303	

К 2016 году планируется реализация проекта строительства железной дороги «Бейнеу - Жезказган», который сократит расстояние от ст. Достык до Морского порта Актау на 1200 км. Проект способствует повышению привлекательности транспортных коридоров Казахстана и уже сегодня реализация проекта является самым ожидаемым событием для регионов Центрального Казахстана.

Через территорию Казахстана проходят 70 международных воздушных коридоров. Сеть воздушных международных транзитных сообщений за период с 1995 по 2011 годы увеличилась с 5 тыс.км до 77 тыс.км. В аэропортах Алматы, Астаны, Караганды и Атырау регулярно осуществляют дозаправки грузовые воздушные суда Боинг-747 авиакомпаний «EL AL» (Израиль), «KLM» (Нидерланды), «FedEx» (США), и др.

Начата 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 из 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 – 2 552 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.

Положение Казахстана в центре Евразийского континента между крупнейшими торговыми партнерами Китаем и Европой формирует главный вызов для развития транспортно-логистической системы Республики Казахстан. Объем внешней торговли между Европейским Союзом и Китайской Народной Республикой в 2010 году составил более 526 млрд. долл. США. Ожидается, что до 2020 года этот показатель возрастет до уровня в 781 млрд. долл. США. Сейчас

на долю Казахстана приходится менее 0,5 % от общего объема товарооборота между этими торговыми партнерами. Задача Казахстана – обеспечить увеличение транзитного грузопотока между Китайской Народной Республикой и Европейским Союзом, идущего сухопутным маршрутом через территорию республики. Транзитный маршрут из Китая в Европу через Республику Казахстан имеет ряд преимуществ: он более быстрый по сравнению с морским маршрутом через Суэцкий канал и более дешевый, чем авиаперевозка из Китайской Народной Республики в Европу. Таким образом, он мог бы в будущем привлечь часть грузопотока, как с морского, так и воздушного пути из Европы в К и т а й .

Наряду с реализацией транзитного потенциала транспортно-логистическая система Республики Казахстан должна удовлетворять потребности казахстанской промышленности в транспортно-логистических услугах.

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

Объем экспортных операций Казахстана к 2020 году может вырасти в 1,5 раза с 96 млн. тонн до 147 млн. тонн, что потребует от транспортно-логистической системы 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 Китайской Народной Республикой и странами Европы и Россией. Учитывая это, наиболее перспективным транзитным коридором для развития является коридор «Западный Китай – Западная Европа» и «Западный Китай – Российская Федерация» .

Мировые тенденции, рост экспорта и внутренних перевозок повлекут развитие рынка контрактной логистики. К 2015 году потенциал рынка контрактной логистики Казахстана может составить от 320 до 810 млн. долл. США.

## 2. Анализ основных проблем

Мировая практика международных перевозок свидетельствует о том, что обеспечение конкурентоспособности транспортных маршрутов не исчерпывается решением только технических проблем. Важнейшее 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.

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

На текущий момент в Республике Казахстан несбалансированное размещение транспортно-коммуникационной сети на всей территории страны препятствует развитию единого экономического пространства и росту мобильности населения.

Ключевые проблемы грузовых перевозок можно разделить на следующие группы:

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

В секторе грузовых перевозок можно отметить недостаточный уровень комплексного логистического сервиса и отсутствие системного управления маршрутами и коридорами, снижающее их привлекательность для грузоотправителей. В пассажирских перевозках к таким «профильным» проблемам относится, в первую очередь, недостаточно высокий уровень удобства и безопасности перевозок.

Увеличение мобильности населения и реализация туристического потенциала Республики Казахстан требуют от транспортной системы качественных услуг; высокого уровня комфорта и безопасности; хорошей транспортной связности ключевых экономических и туристических центров; внутренней связности агломераций; ценовой доступности перевозок. Однако текущее состояние сектора пассажирских перевозок не позволяет соответствовать ни одному из предъявляемых требований.

Ключевые проблемы пассажирских перевозок можно разделить на следующие группы:

- инфраструктурные ограничения и дефицит подвижного состава;
- низкий уровень доступности, качества и безопасности перевозок;
- недостаток компетенций и современных технологий.

### 3. Оценка основных внешних и внутренних факторов

Внешние факторы:

- 1) возрождение великого «Шелкового пути» – создание комплексного евразийского трансконтинентального моста;
- 2) активизация торгово-экономических отношений стран Юго-Западной, Южной и Юго-Восточной Азии со странами СНГ и Европы.



## Внутренние факторы:

- 1) реализация экспортно-импортных возможностей и национального транзитного ресурса Казахстана;
- 2) уникальное геополитическое положение Казахстана;
- 3) наличие дополнительных международных воздушных коридоров;
- 4) реализация крупного в Казахстане проекта по организации трансконтинентального автотранспортного коридора «Западная Европа – Западный Китай», проходящего по территории Казахстана и России с выходом на страны Западной Европы;
- 5) реализация проекта строительства железной дороги «Бейнеу-Жезказган», который сократит расстояние от ст. Достык до морского порта Актау.

Стратегическое направление 3. Развитие услуг, производства и инфраструктуры ИКТ, базирующейся на современных технологиях, ориентированных на предоставление мультимедийных услуг

### 1. Основные параметры развития

Развитие отрасли ИКТ является одним из приоритетных направлений Государственной программы форсированного индустриально-инновационного развития на 2010-2014 годы, в рамках «секторов экономики будущего», что отражает ее значение для экономики современного Казахстана.

Отрасль ИКТ включает сферы услуг и производства в области информационных технологий, телекоммуникаций и телерадиовещания. Развитие данной отрасли взаимосвязано с проникновением технологий связи, распространением информационных технологий, которые наблюдаются в последнее десятилетие по всему миру.

В целях развития данной отрасли перед Министерством стоит задача по значительному увеличению потребления и применения ИКТ и его казахстанского содержания с целью обеспечения долгосрочной конкурентоспособности страны.

Тенденциями отрасли телекоммуникаций являются развитие инфраструктуры, базирующейся на высокоскоростных оптических и беспроводных технологиях, предоставление мультимедийных услуг населению и организациям, внедрение и развитие цифровых технологий телерадиовещания, а также увеличение уровня цифровизации местной телефонной связи.

Операторами связи осуществляется построение городских мультисервисных сетей доступа и транспортных сетей Metro Ethernet на базе городской волоконно-оптической инфраструктуры, что позволит организовать внедрение новых видов услуг, таких как массовый широкополосный доступ (далее - ШПД) в Интернет на основе ADSL, организация городских высокоскоростных каналов. Продолжается строительство сети связи для телефонизации и интернетизации

сельских населенных пунктов с использованием технологии CDMA450.

В настоящее время операторами сотовой связи введены в эксплуатацию сети третьего поколения 3G в городах Астане, Алматы и во всех областных центрах.

В рамках развития услуг доступа к сети Интернет в феврале 2011 года Межведомственной комиссией по радиочастотам Республики Казахстан принято решение о предоставлении права внедрения сетей связи четвертого поколения 4G на территории Республики Казахстан АО «Казахтелеком».

Также, согласно протоколу Межведомственной комиссии по радиочастотам Республики Казахстан от 27 августа 2011 года принято решение выделить АО «Казахтелеком» 20 МГц в диапазоне 1730-1785/1825,2-1880 МГц.

Согласно протоколу Межведомственной комиссии по радиочастотам Республики Казахстан от 29 декабря 2011 года Министерством совместно с заинтересованными государственными органами определена разовая плата за выделение радиочастотного спектра для внедрения стандарта 4G на территории Р е с п у б л и к и К а з а х с т а н .

Национальным оператором телерадиовещания АО «Казтелерадио» осуществлен ввод в эксплуатацию 18 января 2011 года Национальной спутниковой сети телерадиовещания с использованием стандарта DVB-S2 формата компрессии MPEG-4, 3 июля 2012 года осуществлен ввод в эксплуатацию эфирного цифрового вещания с использованием стандарта DVB-T2: организовано эфирное цифровое вещание в гг. Астане, Алматы, Караганде, Жезказгане и Жанаозене.

В целях эффективной реализации государственной политики в области связи Министерством обеспечивается эффективное сопровождение систем мониторинга радиочастотного спектра и радиоэлектронных средств, реестра радиоэлектронных средств и радиочастотных присвоений.

Проводимые мероприятия по развитию телекоммуникационной отрасли позволили достичь в 2010 году следующих результатов в расчете на 100 жителей с т р а н ы :

- 1) плотность фиксированных телефонных линий - 24,9;
- 2) плотность абонентов сотовой связи – 124;
- 3) плотность пользователей Интернет - 31,6;
- 4) уровень цифровизации местных сетей телекоммуникаций - 92 %.

В области почтовой связи основным поставщиком рынка услуг остается акционерное общество «Казпочта», являющееся национальным оператором. Оказание услуг осуществляется более чем 2800 отделениями почтовой связи, охватывающими всю территорию страны.

В секторе пересылки письменной корреспонденции, в крупных городах наблюдается появление альтернативных доставочных служб (местной почтовой

связи). Появление конкуренции на данном рынке способствует появлению более доступных услуг по доставке извещений, рекламных материалов по сравнению с услугами традиционной сети.

В условиях информатизации и движения мирового сообщества к целостности существует необходимость подготовки высококвалифицированных, профессиональных, востребованных на рынке труда специалистов. Современное общество предъявляет высокие требования к уровню профессиональной подготовки специалистов и в условиях расширения сфер сотрудничества с зарубежными странами, а также появления новых средств коммуникации особую актуальность приобретает возможность взаимодействовать с коллегами из разных стран.

В целях развития образования в сфере инфокоммуникаций акционерное общество «Международный университет информационных технологий» (далее – МУИТ) тесно сотрудничает с университетом США Carnegie Mellon.

Кроме того, открыты 4 новые специальности бакалавриата и магистратуры по специальностям «Информационные системы» и «Вычислительная техника и программное обеспечение», а также проводится отбор дополнительных зарубежных партнеров для МУИТ среди высших учебных заведений Малайзии, Сингапура, Кореи и России.

В рамках реализации Программы развития информационных и коммуникационных технологий в Республике Казахстан на 2010-2014 годы ведутся работы по открытию ряда научно-исследовательских лабораторий в области ИКТ совместно с транснациональными ИКТ компаниями.

В структуре ИТ можно выделить три крупных сектора: сектор производства ИТ-оборудования, сектор коробочного (лицензионного) программного обеспечения и сектор ИТ-услуг.

В структуре ИТ-рынка Казахстана сектор производства и реализации ИТ-оборудования является доминирующим (более 79 %) в общем объеме, что является отражением повышенного спроса на компьютеры, сетевое и периферийное компьютерное оборудование, сопровождающего процесс информатизации казахстанского общества.

В 2011 году были открыты две R&D лаборатории. Одна на базе МУИТ (open source) и вторая на базе Карагандинского государственного технического университета (информационные технологии).

В 2012 году планируется открытие других лабораторий на базе научно-исследовательского института и/или на базе ВУЗов Казахстана.

В целях координации деятельности данных лабораторий и развития исследовательской деятельности в сфере ИКТ в Республике Казахстан создан отраслевой научно-исследовательский институт, который будет координировать

и определять наиболее актуальные направления развития ИКТ посредством реализации следующих функций: R&D деятельность, коммерциализация ИКТ разработок, вопросы подготовки и переподготовки ИКТ кадров, инициирование нормативных правовых актов, разработка и систематизация отраслевых стандартов, сертификация оборудования, продуктов и услуг, контроль лицензируемой деятельности и качества услуг, анализ деятельности отрасли и отдельных видов услуг, экспертная деятельность, консалтинг и аудит проектов.

Научно-исследовательский институт зарегистрирован в качестве участника специальной экономической зоны «Парк информационных технологий «Алатау»».

Кроме того, инициирован проект по созданию ИКТ-кластера на территории «Парка информационных технологий». ИКТ-кластер будет представлять собой территорию площадью в 30 га, где предусматривается строительство учебно-исследовательского комплекса, бизнес центра, дата-центра, посевного фонда с функциями бизнес-инкубирования и других необходимых для функционирования ИКТ-кластера институтов развития.

Необходимо отметить, что важным аспектом для успешного развития ИКТ в Республике Казахстан является создание государством вышеуказанных институтов развития отрасли.

## 2. Анализ основных проблем

Основными проблемами в отрасли информационных и коммуникационных технологий являются:

- 1) низкие темпы развития ШПД к сети Интернет;
- 2) неполный охват домохозяйств страны услугами телефонной связи и ШПД к сети Интернет;
- 3) недостаточная обеспеченность сельских населенных пунктов почтовыми отделениями связи;
- 4) недостаточная обеспеченность населения компьютерной техникой;
- 5) низкий уровень отечественного производства средств ИКТ и его зависимость от импорта;
- 6) отсутствие квалификационного справочника с требованиями по приоритетным специальностям в сфере инфокоммуникаций;
- 7) низкий уровень развития сотрудничества отечественных вузов с зарубежными университетами в целях трансфера новых образовательных технологий и международных стандартов IT-образования;
- 8) нехватка квалифицированных специалистов для создания информационной инфраструктуры в стране.

## 3. Оценка основных внешних и внутренних факторов

Внутренние факторы:

- 1) развитие отрасли телекоммуникаций напрямую связано с использованием

ограниченных ресурсов радиочастотного спектра, ресурса нумерации;

2) с развитием конвергенции сетей мобильной связи с фиксированными сетями появляются новые услуги телекоммуникаций;

3) с развитием рынка фиксированной и мобильной связи появляются новые виды услуг на основе их конвергенции с информационными технологиями;

4) развитие современных средств инфокоммуникаций приводит к снижению спроса потребителями традиционных видов почтовых услуг;

5) основные доходы рынка распространения теле-, радиоканалов и рынка ИТ-услуг формируются за счет государственного заказа;

6) на рынке программного обеспечения в Казахстане доминирующее положение занимает продукция зарубежных производителей;

7) казахстанские предприятия занимаются в основном реализацией оборудования известных международных производителей и сборкой компьютерной техники.

Внешние факторы:

1) на доходность предприятий связи влияют численность, плотность размещения и движение населения;

2) состояние телекоммуникационного рынка напрямую зависит от экономической активности в стране;

3) высокая зависимость сектора ИКТ от импорта.

Стратегическое направление 4. Совершенствование процессов предоставления государственных услуг, технического сопровождения и интеграция информационных систем государственных органов, в том числе создание условий и механизмов для развития информационной инфраструктуры Таможенного союза.

#### 1. Основные параметры развития

Сегодня информационные технологии являются важнейшим инструментом для формирования информационного общества, а «проводником» в отношениях государства и населения стало «электронное правительство».

В этой связи, применение ИТ в государственных органах должно быть в первую очередь направлено на оказание государственных услуг в электронной форме населению и бизнесу, повышение прозрачности и подотчетности государственных органов.

В настоящее время состояние предоставления государственных электронных услуг населению и организациям характеризуется следующими данными:

1) центральными и местными исполнительными органами посредством интернет-ресурсов оказываются интерактивные услуги населению и бизнесу (блоги руководителей, электронные госзакупки, интерактивные опросы и т.д.) и осуществляется переход к оказанию транзакционных услуг;

2) создана инфраструктура «электронного правительства», в рамках которой введены в промышленную эксплуатацию более 20 ИТ – проектов;

3) разработаны и утверждены планы мероприятия по оптимизации и автоматизации социально-значимых государственных услуг, 92 лицензий и 80 разрешительных документов;

4) ведутся работы по созданию архитектуры «электронного правительства» и разработки эталонных моделей. В настоящее время произведено наполнение эталонных моделей по 3 направлениям деятельности (трудовые отношения, социальное обеспечение, земельные отношения). Планируется продолжение работ по наполнению эталонных моделей и другим направлениям деятельности;

5) проведена работа по внедрению информационной системы «Е-лицензирование» (далее – ГБД «Е-лицензирования»). В 2012 году данная система внедрена во всех государственных органах-лицензиарах. Количество сформированных электронных лицензий посредством ГБД «Е-лицензирование» за 9 месяцев 2012 года составило 13 520 электронных лицензий.

Уже сегодня в результате проведения совместных работ заинтересованными государственными органами, всецело направленных на формирование «электронного правительства» для «информационного общества», посредством портала «электронного правительства» предоставляются 211 интерактивных и транзакционных услуг, 83 (согласно Закону Республики Казахстан от 10 июля 2012 года «О внесении изменений и дополнений в некоторые законодательные акты Республики Казахстан по вопросам сокращения разрешительных документов и оптимизации контрольных и надзорных функций государственных органов») из которых представляется на портале электронного лицензирования и 128 на портале «электронного правительства». В число услуг портала «электронного правительства» входят 67 услуг, 16 сервисов, оплата 21 вида государственных сборов, 16 видов госпошлин, 4 видов налоговых платежей, а также оплата штрафов за нарушения Правил дорожного движения и 3 видов коммунальных услуг. Кроме того, на портале «электронного правительства» также доступны услуги информационного характера

Количество пользователей услуг по сравнению с 2009 годом увеличилось с 5,6 до 590 тысяч граждан. Количество выданных электронных справок возросло с 50 тысяч до 8,3 млн. Произведено платежей через портал на сумму более 19,5 м л н . т е н г е .

За 2011 год в городах и районах Казахстана проведены обучающие семинары по теме «электронное правительство» и «электронные услуги». Обучено 64 475 чел. В торговых центрах гг. Астаны, Алматы, Актобе, Шымкента проведены консультационные поддержки населения, в среднем проконсультировано 19 276 ч е л . ;

б) ведется работа по переводу центральных государственных органов на электронный документооборот без дублирования документов на бумажном носителе;

7) создана система электронных обращений граждан через веб-портал «электронного правительства» к руководителям государственных и местных исполнительных органов;

8) в рамках развития электронных акиматов реализован проект «Региональный шлюз «электронного правительства» с возможностью автоматизации государственных услуг, оказываемых акиматами, из которых 4 услуги предоставляются на портале «электронного правительства».

В настоящее время проведена большая работа по улучшению деятельности центров обслуживания населения (далее – ЦОН).

Сформирована нормативная база, необходимая для функционирования ЦОН, упрощены процедуры по обслуживанию населения и бизнеса, существует положительная тенденция по снижению уровня коррупции.

В настоящее время в ЦОН оказываются 59 государственных услуг. До конца 2012 года планируется введение дополнительно 56 государственных услуг.

На постоянной основе проводятся мероприятия по повышению уровня квалификации кадрового состава работников ЦОН.

Кроме того, с мая текущего года Республиканским государственным предприятием «Центр обслуживания населения» Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан (далее – РГП «ЦОН») проводится 3-х этапная аттестация работников ЦОН. Аттестации подлежат руководящий состав, работники фронт и бек офисов, задействованные в процессе оказания государственных услуг населению.

На сегодняшний день, на стадии завершения второй этап аттестации.

Первый этап. В период с 5 мая по 23 июня 2012 года РГП «ЦОН» проведен первый этап аттестации работников. Аттестации подлежали 3 440 инспекторов и консультантов, фактическое количество протестированы 3 101. Аттестовано 2 202 (71%), не аттестованы – 899 работников, непосредственно задействованные в процессе оказания государственных услуг населению (бек-офис).

Второй этап. С 17 сентября по 12 октября текущего года проведен второй этап аттестации работников ЦОН с правом выбора языка сдачи теста. Аттестации подлежали 1 918 работников ЦОН среднего и руководящего звена, из них прошли аттестацию 1 717 работников.

Всего из 8700 работников ЦОН, аттестовано 5019, прошли аттестацию 3919 работников или 78%, не прошли 1100 работников.

В целях мониторинга деятельности ЦОН в части качества предоставляемых государственных услуг и обеспечения обратной связи с населением создан и

успешно работает Ситуационный центр (далее – Центр). Посредством камер, установленных в 161 ЦОН, Центром в режиме on-line проводится видео-мониторинг деятельности, что в свою очередь позволяет оперативно реагировать на недостатки в процессе работы, отслеживать коррупционные проявления. Кроме того, функционирование Центра позволяет проводить прием граждан руководителями центральных и местных государственных органов, видео-конференции и совещания с подведомственными учреждениями, осуществлять дистанционное обучение работников ЦОН всех регионов.

В республике на сегодняшний день функционируют 252 ЦОН, из них 28 ЦОН (областных и в крупных городах) модернизированы в 2011 году.

В начале года Министерством утвержден График модернизации 221 городских и районных ЦОН в разрезе областей, согласно которому осуществляется плановая модернизация со сроком завершения в декабре 2012 года. Дополнительно включены в план модернизации 3 ЦОНа (1-ЗКО, 2-ЮКО), итого подлежит модернизации 224 районных и городских ЦОН.

На регулярной основе проводятся проверки с использованием «Mystery shopping» - метода исследования, проводимого с целью решения организационных задач, например, измерения уровня соблюдения стандартов обслуживания клиентов сотрудниками в организации.

По итогам проведенных исследований уровень удовлетворенности населения услугами ЦОН составил: в 2010 году - 65%; в 2011 году - 76%; в 2012 году - 81%.

Во исполнение послания Президента Республики Казахстан – Лидера нации Н. А. Назарбаева «Социально-экономическая модернизация – главный вектор развития Казахстана» от 27 января 2012 года Министерством разработан План мероприятий (дорожная карта), в котором предусмотрены меры по открытию в 2012 году 4-х специализированных ЦОН в городах Астаны, Алматы, Актау, Караганде, а в 2013 году в остальных регионах.

В данных специализированных ЦОН по принципу «одного окна» будут предоставляться государственные услуги по регистрации автотранспортных средств и выдаче водительских удостоверений с созданием необходимой инфраструктуры и условий для населения.

В этих же ЦОН население сможет сдать теоретические и практические экзамены для получения водительских удостоверений, пройти сверку номерных агрегатов, получить водительское удостоверение, свидетельства о прохождении обязательного технического осмотра и государственных регистрационных номерных знаков.

За счет автоматизации государственных услуг будет сокращен перечень представляемых населением документов, необходимые сведения будут получаться в электронном формате из баз данных задействованных



г о с у д а р с т в е н н ы х

о р г а н о в .

За счет изменения бизнес процесса будет значительно сокращено время обслуживания, как по водительским удостоверениям, так и по регистрации/перерегистрации автотранспортных средств, кроме того, данные меры как следствие приведут к снижению коррупционных проявлений.

Кроме того, в рамках реализации государственной политики в области информатизации Министерством регулируются вопросы противодействия компьютерным инцидентам на государственном уровне, в частности за счет участия в техническом сопровождении национальных электронных информационных ресурсов и информационных систем, интегрируемых в информационную инфраструктуру Республики Казахстан.

Развитию казахстанского сегмента Интернет будут способствовать внедрение ШПД, создание дата-центров, увеличение электронных услуг, предоставляемых через портал «электронного правительства», развитие порталов государственных органов, создание социально значимых интернет-ресурсов (для детей и подростков) .

В настоящее время необходимо активизировать развитие вычислительных центров (далее – дата-центры) с целью обеспечения спроса на услуги веб-хостинга, первичного и резервного хранения данных и поэтапного выхода на внешние рынки. Наличие инфраструктуры дата-центров является базовым условием для развития «Казнета», электронной коммерции, электронных услуг и «электронного правительства» .

Для обеспечения взаимодействия межгосударственных и межведомственных информационных систем при обмене данными возникает необходимость создания межгосударственного шлюза для обмена информацией в рамках Таможенного союза между Казахстаном, Россией и Белоруссией (Национальный сегмент Интегрированной информационной системы внешней и взаимной торговли Таможенного союза) .

Система позволит достичь таких положительных результатов, как развитие экономической интеграции на таможенной территории Таможенного союза и улучшение экономических показателей внешней и взаимной торговли в результате использования интегрированных информационных ресурсов.

Для этого необходимо создание национального сегмента Интегрированной информационной системы внешней и взаимной торговли Таможенного союза, а также национальной доверенной третьей стороны.

## 2. Анализ основных проблем

Основными проблемами, сдерживающими развитие электронных услуг «электронного правительства», являются:

- 1) низкий уровень защищенности информационно-коммуникационных сетей,

информационных систем и ресурсов государственных органов;

2) низкие темпы автоматизации бизнес-процессов государственных органов, направленных на оказание государственных услуг в электронной форме;

3) недостаточный уровень оказания государственных услуг в электронной форме по принципу «одного окна»;

4) недостаточное развитие казахстанского сегмента сети Интернет;

5) неразвитость инфраструктуры дата-центров для оказания услуг хостинга.

### 3. Оценка основных внешних и внутренних факторов

Внутренние факторы:

1) развитие информационных систем государственных органов для предоставления государственных услуг в электронной форме;

2) устойчивое повышение спроса на услуги обучения в области инфокоммуникаций;

3) продвижение государственных услуг в электронной форме и «электронного правительства»;

4) введение международной интернет адресации (.каз).

Внешние факторы:

1) быстрые темпы развития инфокоммуникационных технологий;

2) продвижение к информационному обществу и инновационной экономике;

3) высокая конкуренция на международном рынке подготовки IT-специалистов;

4) развитие серверных платформ для хостинга информационных систем оказания электронных услуг местных исполнительных органов в регионах.

## Приложение 2

к постановлению

Правительства

Республики Казахстан

от 29 декабря 2012 года № 1752

## 6. Управление рисками

Наименование возможного риска	Возможные случае мер по рисками	последствия непринятия управлению	Мероприятия управлению рисками	по
1	2		3	
Стратегическое направление				1.
Развитие транспортной инфраструктуры Республики Казахстан				
Внешние риски				
	Появление альтернативных маршрутов на	новых территории	Активное взаимодействие с международными и региональными организациями	по

Геополитические риски	соседних ориентированных транзитные перевозки	стран, на	развитию международных транспортных коридоров Республики Казахстан
Ценовые риски	Опережающий сравнению с рост внутренних энергоносители к увеличению государственных частных предприятий	по инфляцией цен на приводит к издержек и транспортных	<p>1. Развитие механизма государственно-частного партнерства;</p> <p>2. Реализация новой тарифной политики в сфере грузовых и пассажирских перевозок;</p> <p>3. Утверждение предельных тарифов на услуги магистральной сети на 10 лет к 2014 году;</p> <p>4. Создание конкурентного рынка воздушных перевозок</p>
Внутренние риски			
Техногенные риски	Значительный и моральный основных средств следствие, риски и техногенных катастроф	физический износ и, как аварий	<p>1. Развитие механизма государственно-частного партнерства;</p> <p>2. Приобретение железнодорожного подвижного состава;</p> <p>3. Внедрение новой системы управления железнодорожным транспортом к 2014 году;</p> <p>4. Увеличение количества аэропортов, имеющих категорию ИКАО (повышение безопасности);</p> <p>5. Обеспечение безопасного плавания судов, пополнение торгового флота сухогрузными судами, паромами и танкерами</p>
Отток квалифицированного состава Министерства	Снижение престижа и статуса административных государственных служащих, недостаточное и материальное стимулирование, нерешенность жилищных и других социальных вопросов	и их моральное	<p>1. Взаимодействие с учебными заведениями по востребованным профессиям, обеспечение благоприятных условий труда являются основными причинами снижения данного вида рисков.</p> <p>2. Повышение</p>

	о т т о к у высококвалифицированных специалистов	квалификации 3. стимулирование	служащих. Моральное
Стратегическое		направление	
Развитие транзитно-транспортного потенциала Республики Казахстан			
Внешние риски			
Геополитические риски	Реализация проекта развития международного транспортного коридора «Север – Юг», проходящего через территорию Ирана, может быть поставлена под угрозу в случае резкого ухудшения отношений и начала военного конфликта между Ираном и США	1. взаимодействие международными региональными организациями по развитию международных транспортных коридоров Республики Казахстан; 2. Реализация мастер-плана развития транспортно-логистической системы Республики Казахстан	Активное и по международным коридоров Казахстана; Реализация развития системы
Экологические риски	Экологическая катастрофа, вероятность которой повышается по мере реализации транспортного потенциала и увеличения роста грузопотока между Восточной Азией и Европой	1. Внедрение передовых технических и экологических регламентов, стандартов, модернизация транспортных активов. 2. Внедрение на международных перевозках цифровых тахографов	
Ценовые риски	Ухудшение мировой конъюнктуры в сегментах экономики может привести к снижению показателей грузооборота, снижению доходов транспортных предприятий и, как следствие, к снижению возможностей привлечения инвестиций в инфраструктурные проекты	Снижение данного вида рисков зависит от развития механизма государственно-частного партнерства	
Внутренние риски			
О т т о к квалифицированного	Снижение престижа и статуса административных государственных служащих, их недостаточное моральное и материальное	1. Взаимодействие с учебными заведениями по востребованным профессиям, обеспечение благоприятных условий труда являются основными причинами	

состава Министерства	из стимулирование, нерешенность жилищных и других социальных вопросов приведут к оттоку высококвалифицированных специалистов	снижения данного вида рисков. 2. Повышение квалификации служащих. 3. Моральное стимулирование
Стратегическое направление Развитие услуг, производства и инфраструктуры ИКТ, базирующихся на современных технологиях, ориентированных на предоставление мультимедийных услуг		
Внешние риски		
Низкая активность государственных и исполнительных органов в организации механизмов по формированию гарантированного государственного заказа и заключению долгосрочных контрактов	Низкое развитие услуг, и производства и инфраструктуры ИКТ	Эффективное функционирование информационных ресурсов и систем государственных и местных исполнительных органов, базирующихся на современных технологиях
Слабая заинтересованность зарубежных партнеров в создании совместных предприятий	Отсутствие возможности выпуска ИКТ продукции с привлечением зарубежных технологических партнеров	1. Предоставление преференций и льгот для совместных предприятий. 2. Обеспечение на первом этапе производства (1-2 года с момента ввода в эксплуатацию) государственного заказа на выпускаемую совместным предприятием продукцию
Возможность высвобождения радиочастотного спектра гражданского назначения	Отсутствие возможности создания эффективной и качественной системы телекоммуникаций и почтовой связи	1. Для снижения данного риска повлияют планирование и контроль сроков на каждом этапе жизненного цикла проекта. 2. Проведение соответствующих мероприятий с целью повторного вынесения вопросов высвобождения радиочастотного спектра на обсуждение Межведомственной комиссии радиочастотного спектра Республики Казахстан с

		о обоснованием необходимости РЧС для обеспечения населения услугами связи
<b>Внутренние риски</b>		
Отток квалифицированного состава Министерства	Снижение престижа и статуса административных государственных служащих, их недостаточное моральное и материальное стимулирование, нерешенность жилищных и других социальных вопросов приведут к оттоку высококвалифицированных специалистов	1. Повышение квалификации служащих. 2. Моральное стимулирование
<b>Стратегическое направление</b> 4.		
Совершенствование процессов предоставления государственных услуг, технического сопровождения и интеграции информационных систем государственных органов, в том числе создание условий и механизмов для развития информационной инфраструктуры Таможенного союза		
<b>Внешние риски</b>		
Несвоевременность создания информационных систем государственных органов. Низкая активность государственных и местных исполнительных органов интеграции ведомственных информационных систем компонентами «электронного правительства». Низкий уровень развития и количества предоставляемых государственных услуг в электронной форме.	Снижение качества предоставления государственных технического сопровождения интеграции информационных систем государственных органов	1. Своевременность создания и межведомственная интеграция информационных систем государственными органами. 2. Обеспечение эффективного функционирования информационных ресурсов и систем государственных и местных исполнительных органов. 3. Оценка эффективности предоставления государственных услуг в электронном формате
Низкая активность населения		1. Широкое освещение возможностей получения

использовании государственных услуг, представленных в электронном формате	Снижение количества получаемых государственных услуг в электронном формате.	государственных услуг в электронном формате. 2. Обучение населения в местах получения государственных услуг
Несвоевременность создания Межгосударственного шлюза по обмену информацией в рамках Таможенного союза	Отсутствие возможности оперативного обмена информацией в рамках Таможенного союза	1. Своевременное выделение финансовых средств на создание Межгосударственного шлюза. 2. Интеграция информационных систем государственных органов с межгосударственным шлюзом для обмена информацией в рамках Таможенного союза
Внутренние риски		
Отток квалифицированного состава Министерства	Снижение престижа и статуса административных государственных служащих, их недостаточное моральное и материальное стимулирование, нерешенность жилищных и других социальных вопросов приведут к оттоку высококвалифицированных специалистов	1. Взаимодействие с учебными заведениями по востребованным профессиям, обеспечение благоприятных условий труда являются основными причинами снижения данного вида рисков. 2. Повышение квалификации служащих. 3. Моральное стимулирование