

О проекте Указа Президента Республики Казахстан "О Государственной программе развития и интеграции инфраструктуры транспортной системы Республики Казахстан до 2020 года" и внесении дополнения в Указ Президента Республики Казахстан от 19 марта 2010 года № 957 "Об утверждении Перечня государственных программ"

Постановление Правительства Республики Казахстан от 29 ноября 2013 года № 1263
Правительство Республики Казахстан **ПОСТАНОВЛЯЕТ:**
внести на рассмотрение Президента Республики Казахстан проект Указа Президента Республики Казахстан «О Государственной программе развития и интеграции инфраструктуры транспортной системы Республики Казахстан до 2020 года» и внесении дополнения в Указ Президента Республики Казахстан от 19 марта 2010 года № 957 «Об утверждении Перечня государственных программ».

П р е м ь е р - М и н и с т р

Республики Казахстан

С. Ахметов

О Государственной программе развития и интеграции инфраструктуры транспортной системы Республики Казахстан до 2020 года и внесении дополнения в Указ Президента Республики Казахстан от 19 марта 2010 года № 957 «Об утверждении Перечня государственных программ»

В целях формирования современной транспортной инфраструктуры Казахстана, а также обеспечение ее интеграции в мировую транспортную систему и реализация транзитного потенциала **ПОСТАНОВЛЯЮ:**

1. Утвердить прилагаемую Государственную программу развития и интеграции инфраструктуры транспортной системы Республики Казахстан до 2020 года (далее – **П р о г р а м м а**) .

2. Правительству Республики Казахстан:

1) в месячный срок разработать и утвердить План мероприятий по реализации Программы по согласованию с Администрацией Президента Республики Казахстан;

2) представлять в Администрацию Президента Республики Казахстан результаты мониторинга реализации Программы в сроки и в порядке, определяемые Указом Президента Республики Казахстан от 4 марта 2010 года № 931 «О некоторых вопросах дальнейшего функционирования Системы государственного планирования в Р е с п у б л и к е К а з а х с т а н » .

3. Центральным и местным исполнительным органам, а также государственным

органам, непосредственно подчиненным и подотчетным Президенту Республики Казахстан, принять меры по реализации Программы.

4. Внести в Указ Президента Республики Казахстан от 19 марта 2010 года № 957 «Об утверждении Перечня государственных программ» (САПП Республики Казахстан, 2010 г., № 25-26, ст. 185) следующее дополнение:

Перечень государственных программ, утвержденный вышеназванным Указом, дополнить строкой, порядковый номер 9, следующего содержания:

«

| | | | | | |
|----|---|---|-------------------------|------------------|------------------------|
| 9. | «Государственная программа развития и интеграции инфраструктуры транспортной системы Республики Казахстан до 2020 года» | Министерство транспорта и коммуникаций Республики Казахстан | и до 1 ноября 2013 года | 2014 – 2020 годы | до 1 декабря 2013 года |
|----|---|---|-------------------------|------------------|------------------------|

»

5. Контроль за исполнением настоящего Указа возложить на Администрацию Президента Республики Казахстан.

6. Настоящий Указ вводится в действие со дня подписания.

Президент

Республики Казахстан

Н.Назарбаев

У Т В Е Р Ж Д Е Н А

У к а з о м

П р е з и д е н т а

Р е с п у б л и к и

К а з а х с т а н

от « » 2013 года №

Государственная программа

развития и интеграции инфраструктуры транспортной системы

Республики Казахстан до 2020 года Содержание

1 . П а с п о р т П р о г р а м м ы

2 . В в е д е н и е

3 . А н а л и з т е к у щ е й с и т у а ц и и

4. Цели, задачи, целевые индикаторы и показатели результатов реализации
П р о г р а м м ы

5. Основные направления и пути достижения поставленных целей Программы

6. Инфраструктурное обеспечение развития регионов

7. Этапы реализации Программы

8. Необходимые ресурсы

1. ПАСПОРТ ПРОГРАММЫ

| | |
|------------------------|---|
| Наименование Программы | Государственной программы развития и интеграции инфраструктуры транспортной системы Республики Казахстан до 2020 года |
|------------------------|---|

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|---|---------------------------|---------------|----------------------|-------------|-------------------|-------------|--|---------|--|-------|---|-------|---|--------|-----------------------|-------------|-----------------------|-------|
| Основание для разработки | Послание Президента Республики Казахстан – лидера нации Н.А. Назарбаева народу Казахстана «Стратегия «Казахстан – 2050»: Новый политический курс состоявшегося государства» | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Государственный орган, ответственный за разработку Программы | Министерство транспорта и коммуникаций Республики Казахстан | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Государственные органы, ответственные за реализацию Программы | Центральные и местные государственные органы, органы местного самоуправления | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Цель Программы | Формирование современной транспортной инфраструктуры Казахстана, а также обеспечение ее интеграции в международную транспортную систему и реализация транзитного потенциала | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Задачи | <p>1) Создание на территории Казахстана современной транспортно-логистической системы, обеспечивающей высокую и эффективную транспортную связность внутри страны, увеличение грузопотоков по территории Республики Казахстан и координацию работы всех видов наземного, морского и воздушного транспорта.</p> <p>2) Комплексное обеспечение села и малых городов качественным транспортным сообщением.</p> <p>3) Развитие местной транспортной инфраструктуры в регионах.</p> <p>4) Обеспечение интеграции транспортной инфраструктуры Казахстана в международную транспортную систему.</p> <p>5) Создание «инфраструктурных центров» в регионах страны.</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Сроки реализации | 2014 – 2020 годы (долгосрочная): 1 этап: 2014 – 2016 годы 2 этап: 2017 – 2020 годы | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Целевые индикаторы и показатели | <p>1) создание 16 «инфраструктурных центров» к концу 2020 года;</p> <p>2) увеличение объема перевозки грузов до 5800 млн. тонн к концу 2020 года, в том числе, до 4300 млн. тонн к концу 2016 года;</p> <p>3) увеличение количества перевозки пассажиров до 34200 млн. человек к концу 2020 года, в том числе, до 25500 млн. человек к концу 2016 года;</p> <p>4) увеличение грузооборота до 800 млрд. ткм к концу 2020 года, в том числе, до 600 млрд. ткм к концу 2016 года;</p> <p>5) увеличение пассажирооборота до 530 млрд. пкм к концу 2020 года, в том числе, до 350 млрд. пкм к концу 2016 года</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Источники и объемы финансирования | <p>До 2020 года для реализации Программы необходимо финансирование в размере 5220000 млн. тенге, в том числе:</p> <table> <tr> <td>1. Республиканский бюджет</td> <td>2 7 2 4 2 4 5</td> </tr> <tr> <td>2. Национальный фонд</td> <td>2 3 4 0 0 0</td> </tr> <tr> <td>3. Местный бюджет</td> <td>1 7 8 0 6 8</td> </tr> <tr> <td>4. Собственные и заемные средства группы компаний АО «НК «КТЖ»</td> <td>1535565</td> </tr> <tr> <td>5. Собственные и заемные средства АО «НК «АММТП»</td> <td>24640</td> </tr> <tr> <td>6. Заемные средства ТОО «НМСК «Казмортрансфлот»</td> <td>12000</td> </tr> <tr> <td>7. Концессия и государственно-частное партнерство</td> <td>146498</td> </tr> <tr> <td>8. Частные инвестиции</td> <td>2 7 6 0 0 5</td> </tr> <tr> <td>9. Сборы от платности</td> <td>88980</td> </tr> </table> | 1. Республиканский бюджет | 2 7 2 4 2 4 5 | 2. Национальный фонд | 2 3 4 0 0 0 | 3. Местный бюджет | 1 7 8 0 6 8 | 4. Собственные и заемные средства группы компаний АО «НК «КТЖ» | 1535565 | 5. Собственные и заемные средства АО «НК «АММТП» | 24640 | 6. Заемные средства ТОО «НМСК «Казмортрансфлот» | 12000 | 7. Концессия и государственно-частное партнерство | 146498 | 8. Частные инвестиции | 2 7 6 0 0 5 | 9. Сборы от платности | 88980 |
| 1. Республиканский бюджет | 2 7 2 4 2 4 5 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2. Национальный фонд | 2 3 4 0 0 0 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3. Местный бюджет | 1 7 8 0 6 8 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 4. Собственные и заемные средства группы компаний АО «НК «КТЖ» | 1535565 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 5. Собственные и заемные средства АО «НК «АММТП» | 24640 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 6. Заемные средства ТОО «НМСК «Казмортрансфлот» | 12000 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 7. Концессия и государственно-частное партнерство | 146498 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 8. Частные инвестиции | 2 7 6 0 0 5 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 9. Сборы от платности | 88980 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

2. Введение

Ключевые вызовы XXI века, такие как, глобальная энергетическая безопасность, исчерпаемость природных ресурсов, третья индустриальная революция, нарастающая социальная нестабильность и угроза новой мировой дестабилизации определяют новые требования к развитию социально-экономического развития страны, в том числе к развитию инфраструктуры транспортной системы страны.

Если в годы становления республики речь шла о развитии и поддержании транспортной системы, то в настоящих условиях инфраструктура транспортной системы должна стать катализатором социально-экономического развития Казахстана на долгосрочную перспективу, обеспечивать межрегиональную связанность внутри страны и интеграцию экономики страны в мировую систему, отвечать критериям современности, качества и безопасности.

Успешная интеграция экономики Казахстана в мировую систему в условиях глобализации невозможна без развития транспортной системы внутри страны.

Поэтому развитие транспортной отрасли, в целом, должно быть направлено на повышение уровня развития инфраструктуры транспортной системы.

Важной задачей транспортно-коммуникационной инфраструктуры являются обеспечение доступности и качества транспортных услуг и создание «инфраструктурных центров» в удаленных регионах и регионах с недостаточной плотностью населения, а также решение вопроса обеспечения села необходимым транспортным сообщением.

Настоящая Государственная программа развития инфраструктуры транспортной системы Республики Казахстан до 2020 года (далее – Программа) разработана для реализации Послания Президента Республики Казахстан – лидера нации Н.А. Назарбаева народу Казахстана «Стратегия «Казахстан – 2050»: Новый политический курс состоявшегося государства».

Программа соответствует современному представлению о целях и направлениях развития транспортной отрасли. Программа является базовым документом для определения и последовательной реализации комплекса мероприятий по дальнейшему гармоничному развитию инфраструктуры транспортной системы Республики Казахстана.

Вместе с тем, Программа является логическим продолжением проводимой ранее политики в транспортной отрасли, нашедшей свое отражение в таких документах, как Государственная программа по форсированному индустриально-инновационному развитию Республики Казахстан на 2010 – 2014 годы, Программа по развитию транспортной инфраструктуры в Республике Казахстан на 2010 – 2014 годы и других.

3. Анализ текущей ситуации

Макроэкономическая ситуация на протяжении последних трех лет характеризовалась устойчивостью динамики основных показателей. Экономический рост был поддержан благоприятной ситуацией на мировом рынке сырьевых ресурсов, растущим спросом на товары казахстанского экспорта в результате подъема экономики в странах Европейского союза (далее – ЕС) и Китая. Также, определенный вклад в рост экономики внес ввод в действие новых производственных мощностей в рамках государственной программы индустриализации.

Воздействие факторов расширения внешнего и внутреннего потребительского спроса позволили обеспечить реальный рост внутреннего валового продукта (далее – ВВП) в 2012 году на 5 % по сравнению с предыдущим годом.

Положительная динамика роста отражается и в транспортном секторе, где услуги транспорта по итогам 2012 года выросли на 7,2 % по сравнению с 2011 годом за счет увеличения грузооборота, а по сравнению с 2010 годом на 22 %.

Развитие транспортной инфраструктуры является одним из важнейших факторов экономического роста страны.

В Послании Президента Республики Казахстан – лидера нации Н.А. Назарбаева народу Казахстана «Стратегия «Казахстан – 2050»: Новый политический курс состоявшегося государства» (далее – Стратегия «Казахстан – 2050») отмечено, что поставленная задача на предыдущем этапе социально-экономического развития республики была достигнута. За прошедшие годы было введено в строй несколько крупных стратегических объектов транспортной инфраструктуры.

В настоящее время в стране ведется активная работа по реформированию транспортного комплекса республики.

В целях ускорения интеграционных процессов казахстанского транспортного комплекса в международную транспортную систему и развития транзитного потенциала страны создана конкурентная среда оказания транспортных услуг. Транспортный сектор Казахстана развивается с учетом формирования отраслевых комплексов народного хозяйства республики (агропромышленного, топливно-энергетического, горно-металлургического, строительного и других), обеспечивая взаимосвязь отраслей экономики и регионов.

Вместе с тем, повышение экономического роста в стране требует опережающего развития услуг транспорта для удовлетворения растущего спроса на перевозки при увеличивающемся объеме произведенных товаров. Мировая практика показывает, что прирост промышленного производства на 1 % вызывает прирост объемов перевозок на 1,5 – 1,7 %.

Успешное решение стратегических задач по обеспечению устойчивого темпа экономического роста страны, ее безопасности и обороноспособности, рациональной

интеграции в мировую экономику и, соответственно, вхождения в число 30-ти наиболее конкурентоспособных стран мира невозможно обеспечить без опережающих темпов развития инфраструктуры транспортной системы.

Транспортному комплексу республики, представленному железнодорожным, автомобильным, речным и воздушным видами транспорта, а также автомобильными и железными дорогами, судоходными путями, отводится важнейшая роль в осуществлении межхозяйственных и межгосударственных связей.

Необходимо отметить, что в настоящее время формируется новая территориальная организация Казахстана. Это выражается, в первую очередь, в опережающем росте крупных городов – агломераций.

На современном этапе региональная политика Казахстана призвана обеспечить формирование благоприятных условий и факторов для наращивания внутренней и внешней конкурентоспособности регионов, территориальной концентрации ресурсов труда и капитала в центрах экономического роста, повышения региональной занятости и качества жизни жителей республики.

Регион может быть конкурентоспособным только тогда, когда он создает действующим или новым предприятиям условия, которые способствуют реализации и повышению их рыночной конкурентоспособности. Причем регион должен быть привлекательным не только для предприятий, но и для населения, являющегося одним из важнейших ресурсов.

Одной из ключевых задач местных исполнительных органов, влияющих на деловой и инвестиционный климат в регионе, являются развитие и поддержание транспортной инфраструктуры, и снятие на этой основе имеющихся ограничений для развития отдельных предприятий и производств.

Железнодорожный транспорт

1. Характеристика текущего состояния отрасли

В настоящее время эксплуатационная длина железных дорог Казахстана составляет 14,8 тыс. км, в том числе двухпутных линий – 4,9 тыс. км (33 %), электрифицированных линий – 4,2 тыс. км (28 %).

По итогам 2012 года, доля железнодорожного транспорта в общем грузообороте страны составила около 49 %, но доля в перевозке груза составила около 9 %. Дополнительно, доля железнодорожного транспорта в общем пассажирообороте страны составила 9 %.

За годы независимости Казахстана построены железнодорожные линии «Аксу – Дегелен», «Хромтау – Алтынсарин», «Шар – Усть-Каменогорск», «Узень – государственная граница с Туркменистаном» и «Жетыген – Коргас», общей протяженностью 1182 км.

В рамках создания отечественного транспортного машиностроения завершены строительства заводов по выпуску магистральных тепловозов, грузовых вагонов, пассажирских вагонов «Тальго» и завода по производству современных электровозов по технологии компании «Альстом». Реализован проект по модернизации цеха вагонного литья на базе АО «Востокмашзавод», открыт цех по сборке маневровых тепловозов на базе Шуского локомотиворемонтного завода. В настоящее время ведется строительство рельсобалочного завода в г. Актобе.

В стране осуществляются мероприятия по реформированию железнодорожной отрасли, которое направлено на повышение эффективности и качества услуг путем либерализации и вовлечения частной инициативы и инвестиций.

В ходе проведения реформ было осуществлено следующее:

- 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;
- 4) начато государственное субсидирование пассажирских перевозок;
- 5) созданы условия для развития рынка операторов вагонов.

В целях достижения единых принципов эксплуатации вагонов и равных условий осуществления деятельности с частными операторами вагонов проведена работа по переводу инвентарного парка грузовых вагонов в частный и выведению вагонной составляющей за перевозку грузов из-под государственного регулирования.

Сегодняшний рынок операторских услуг представлен большим перечнем как казахстанских участников, так и операторов других стран. При этом значительную долю перевозок начинают занимать крупные российские операторы вагонов.

Таблица 1. Доля погрузки по операторам вагонов:

| | 2008 год | 2010 год | 2012 год |
|----------------------|----------|----------|----------|
| Частный парк РК | 34 % | 33 % | 38 % |
| Частный парк СНГ | 4 % | 8 % | 16 % |
| Инвентарный парк РК | 46 % | 47 % | 42 % |
| Инвентарный парк СНГ | 16 % | 12 % | 4 % |

При этом не казахстанский парк вагонов, представленный в основном частными рыночно ориентированными компаниями, задействован в более доходных сегментах рынка.

Несмотря на это АО «Казтеміртранс» включено в Государственный реестр субъектов рынка, занимающих доминирующее или монопольное положение (по видам деятельности: услуги оператора платформ, услуги оператора крытых вагонов), и лишено возможности применять гибкую тарифную политику и конкурировать с

другими компаниями, в том числе зарубежными.

В этой связи, несмотря на очевидное расширение границ рынка с учетом единого Таможенного союза, принципиальных изменений в регуляторной модели отрасли не произошло.

Также практика деятельности частных пассажирских перевозчиков выявила ряд недостатков существующих условий доступа частного бизнеса на рынок перевозок пассажиров железнодорожным транспортом. Одним из таких недостатков является краткосрочность права осуществления пассажирских перевозок, которая не позволяет включать в договор между частным перевозчиком и государством обязательства по приобретению собственного подвижного состава, развитию инфраструктуры.

Стратегия «Казахстан – 2050» предусматривает развитие инфраструктуры с выходом за пределы страны и создание инфраструктурных центров внутри государства. При этом особое внимание уделяется развитию транзитных перевозок, которое невозможно без трансформации культуры субъекта монополии, ориентированного на производство и издержки к культуре перевозчика, поставщика высококачественных услуг, ориентированного на клиента.

Таким образом, в рамках данной Программы необходимо довести до логического завершения реформу железнодорожного транспорта, одним из ключевых компонентов которой является формирование оптимальной системы функционирования перевозочной деятельности.

2. Влияние данной сферы на социально-экономическое и общественно-политическое развитие страны

Железнодорожный транспорт для Республики Казахстан имеет стратегическое значение. Географические условия Казахстана (отсутствие прямого выхода к морю, наличие судоходных рек), обширность территории, сырьевая структура производства и размещение производительных сил, неразвитость автодорожной инфраструктуры делают роль железнодорожного транспорта в экономике страны чрезвычайно важной.

В свете реализации стратегической инициативы Главы государства по становлению Казахстана крупнейшим деловым транзитным региональным хабом ключевая роль приходится на железнодорожный транспорт и инфраструктуру, так как большинство транзитных грузов по территории Республики Казахстан приходится на железнодорожный транспорт.

3. Действующее законодательство и подзаконные нормативные правовые акты отрасли

В настоящее время железнодорожная отрасль регулируется законами «О транспорте в Республики Казахстан», «О железнодорожном транспорте».

4. Основные проблемы отрасли

Кроме того, существует ряд проблем железнодорожной отрасли, к которым относятся:

- 1) высокий уровень износа железнодорожной инфраструктуры;
- 2) высокий уровень износа пассажирских и грузовых вагонов, а также локомотивов;
- 3) несоответствие железнодорожных вокзалов требованиям национальных стандартов;
- 4) прогнозная нехватка квалифицированных кадров;
- 5) перекрестное субсидирование пассажирских перевозок за счет грузовых и низкодоходных за счет высокодоходных;
- 6) несовершенная институциональная структура отрасли;
- 7) отсутствие четкой ответственности участников перевозочного процесса за сохранность грузового подвижного состава.

Автомобильная отрасль

1. Характеристика текущего состояния отрасли

Протяженность автомобильных дорог Республики Казахстан составляют 128,3 тыс. км, из которых более 97,4 тыс. км автодороги общего пользования, в том числе 23,5 тыс. км республиканского значения и 73,9 тыс. км областного и районного значения. По оценке Всемирного Банка текущая стоимость республиканской дорожной сети составляет приблизительно 109,7 млрд. долларов США или 54 % от ВВП 2012 года.

Ежегодно в автомобильном секторе прямо задействованы более 50 тыс. человек, в том числе: на проектах строительства и реконструкции – более 43 тыс. человек; на проектах ремонта и эксплуатации – 7 тыс. человек.

С 2001 года на восстановление и эксплуатацию автомобильных дорог общего пользования инвестировано 1453,7 млрд. тенге, из них 75 % на дороги республиканского значения.

Соотношение затрат развития к эксплуатации составили 62 % на 38 % соответственно. В то время как для республиканской дорожной сети 83 % всего финансирования были направлены на развитие и реабилитацию международных транспортных коридоров и только 17 % на эксплуатацию и ремонт. Прямо противоположное соотношение на местном уровне, существенно преобладают эксплуатационные расходы (76 %).

Стоит заметить что, начиная с 2007 года, существенно (в 3,5 раза) увеличилось финансирование местной сети за счет целевых трансфертов из республиканского бюджета.

С 2001 по 2012 годы ремонтными работами охвачено 45,2 тыс. км автодорог общего пользования, из них полностью восстановлено 14,8 тыс. км, что привело к улучшению состояния автодорог общего пользования на 31 %. Вместе с тем, за этот период чуть более четверти местной сети подвергнуто ремонтно-восстановительным работам и 81

% выполненных работ приходится на последние шесть лет интенсивного финансирования.

С улучшением состояния дорог и увеличением автотранспортных средств (далее – АТС) интенсивность движения на автодорогах увеличилась в два раза по сравнению с 2001 годом. Среднесуточная интенсивность на всей сети дорог республиканского значения составляет 91 тыс. автомобилей в сутки. Загруженность транспортных коридоров I и II технической категории варьируется от 2,2 тыс. до 5,8 тыс. автомобилей в сутки.

2. Влияние данной сферы на социально-экономическое и общественно-политическое развитие страны

В настоящее время, транспортно-эксплуатационное состояние автомобильных дорог общего пользования следующее: в хорошем техническом состоянии – 20 %, удовлетворительном – 47 % и неудовлетворительном – 33 %. Прямым следствием, сложившегося транспортно-эксплуатационного состояния автомобильных дорог республиканского значения, являются прямые и косвенные экономические издержки общества и в целом национальной экономики эквивалентные 1021,9 млрд. тенге или 3,46 % от ВВП 2012 года, в том числе: республиканского значения 235,3 млрд. тенге или 0,86 % от ВВП; местного значения 786,6 млрд. тенге или 2,6 % от ВВП.

Также состояние дорог отражается на международных рейтингах конкурентоспособности страны. Положительные сдвиги в последние годы, позволили, впервые за семь лет изменить отрицательный тренд фактора «Качество дорог» и улучшить данный индикатор на восемь позиций в 2012 году по сравнению с 2011 годом. Стоит здесь отметить, что на протяжении шести лет (2006 – 2011 годы) данный индикатор устойчиво ухудшался, достигнув отметки 125, что на 27 позиций ниже базового периода (2006 год).

Таблица 2. Динамика индекса «Качество дорог» глобального индекса конкурентоспособности Всемирного экономического форума за 2006 – 2012 годы

| Временной период, годы | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 |
|------------------------|------|------|------|------|------|------|------|
| Рейтинг, место | 98 | 109 | 108 | 116 | 124 | 125 | 117 |
| Отклонение, +/- | | - 11 | + 1 | - 8 | - 8 | - 1 | + 8 |

3. Действующее законодательство и подзаконные нормативные правовые акты отрасли.

В настоящее время автодорожный сектор регулируется законами «Об автомобильных дорогах» и «Об архитектурной, градостроительной и строительной деятельности в Республике Казахстан» и дополнительно рядом ратифицированными соглашениями между Республикой Казахстан и международными институтами

развития, а также свыше двух десятков подзаконных нормативно-правовых актов и порядка 1,5 тыс. нормативно-технических документов.

Система государственного регулирования развития дорожного сектора нацелена прежде всего на совершенствование институциональной среды посредством аутсорсинга в частный сектор не свойственных государственным органам функций и задач, повышения автоматизации и информатизации процессов управления дорожными активами, децентрализации прав и необходимых ресурсов для принятия решений на региональном уровне с сохранением вертикали власти и повышением исполнительской дисциплины и порядка.

4. Основные проблемы отрасли

В настоящее время в дорожном секторе наблюдаются объективные тенденции, которые требуют принципиальных изменений в работе дорожной отрасли. В числе таких тенденций входят:

1) принципиально новый подход к развитию дорожной инфраструктуры, которая должна расширять возможности экономического роста, интегрировать национальную экономику в глобальную среду, а также двигаться в регионы внутри страны;

2) ускоренное старение дорожных инфраструктур, следствие роста интенсивности движения и, особенно, движения тяжелого автотранспорта. В условиях износа дорожной инфраструктуры инвестиционные приоритеты со строительства дорог и расширения сети дорог постепенно будут смещаться на ее содержание, ремонт и эксплуатацию существующей инфраструктуры для повышения ее технических характеристик;

3) постоянный рост потребности в ресурсах на дорожную инфраструктуру из-за увеличения интенсивности движения на дорогах, повышения требований общества к качеству дорог и придорожного сервиса и соответственно роста издержек;

4) наращивание управленческого опыта, который выражается в повышении производительности и результативности, а также необходимости в прозрачной отчетности дорожной отрасли перед обществом за расходованием бюджетных средств и внедрение стиля управления, присущего частному сектору;

5) в условиях рыночной экономики дорожная отрасль может управляться как бизнес. Концепция подобного управления получила название «Управление дорожными активами», доказывая, что в условиях рыночной экономики, дорожная отрасль может противостоять объективным тенденциям и, главное, отвечать ожиданиям общества относительно качества дорожных активов.

Автомобильный транспорт

1. Характеристика текущего состояния отрасли

В настоящее время в Республике Казахстан зарегистрировано более 4,2 млн. АТС, в том числе 3,6 млн. легковых автомобилей, 429 тыс. грузовых и специальных автомобилей и порядка 97 тыс. автобусов, которые осуществляют деятельность в 34 автовокзалах и 138 автостанциях.

Автомобильный транспорт является самым мобильным видом транспорта, на долю перевозок пассажира и груза которого приходится 99 % и 84 % от перевозимых объемов всеми видами транспорта, соответственно. Однако по итогам 2012 года, доля автомобильного транспорта в общем пассажирообороте и грузообороте страны составила около 87 % и 28 %, соответственно.

В данной отрасли занято 156,3 тыс. человек, доход от которой составляет 579,1 млрд. тенге.

На сегодняшний день 76 % населенных пунктов с численностью более 100 чел. охвачено регулярными автобусными маршрутами.

По регулярным пассажирским автобусным перевозкам за последние десятилетия сформирована маршрутная сеть на международных, межобластных, внутриобластных и городских маршрутах. По итогам проведенного в 2012 году социологического исследования уровень удовлетворенности населения качеством пассажирских перевозок автомобильным транспортом составил 64,6 %.

За последние годы наблюдается тенденция увеличения официальных перевозчиков такси. В этой связи, для развития таксомоторных перевозок в городах республики требуется строительство оборудованных стоянок такси в количестве, превышающем 1000 единиц по всей республике.

Для работы казахстанских автоперевозчиков на международном рынке создана правовая база на основе 59 международных договоров, из которых 40 двусторонние и 19 многосторонние.

Международные перевозки грузов осуществляют около 3 тыс. компаний с парком более 12 тыс. АТС.

Для удовлетворения потребностей казахстанских перевозчиков ежегодно производится обмен бланками разрешений с компетентными органами транспорта порядка 40 иностранных государств.

Доля отечественных перевозчиков в 2012 году по сравнению с 2011 годом возросла на 2,8 % и составила 36 %.

2. Влияние данной сферы на социально-экономическое и общественно-политическое развитие страны

Развитие отрасли автомобильного транспорта оказывает влияние на мобильность населения и бизнес-процессов, что позитивно отражается в целом на социально-экономическом развитии страны.

3. Действующее законодательство и подзаконные нормативные правовые акты отрасли

Около 60 % (более 2 млн.) автомобилей находятся в эксплуатации свыше 12 лет и по западным стандартам являются устаревшими. Более 70 % парка АТС имеют срок эксплуатации свыше 7 лет, в т.ч. свыше 500 тыс. эксплуатируются сроком более 20 лет.

За последние десятилетия полностью сформирована нормативная правовая база состоящая из таких основных законодательных актов как Кодекс Республики Казахстан «Об административных правонарушениях», законы Республики Казахстан «О транспорте в Республике Казахстан», «О безопасности дорожного движения» и «Об автомобильном транспорте», а также подзаконных актов и международных многосторонних и двусторонних договоров. Вся нормативная правовая база обеспечивает функционирование автотранспортной отрасли в конкурентной среде и соответствует международной практике развитых стран.

Кроме того, на законодательном уровне определены полномочия государственных и местных исполнительных органов направленные на урегулирование государственной политики автотранспортной отрасли в целях устойчивости развития отрасли.

4. Основные проблемы отрасли

К основным проблемам автомобильного транспорта можно отнести следующее:

1) ни один из существующих автовокзалов и автостанций не соответствуют установленным требованиям и стандартам;

2) не развиты автоматизированные информационные системы, позволяющие осуществлять электронное билетирование и диспетчеризацию пассажирских перевозок посредством современных телекоммуникационных и спутниковых систем;

3) не во всех регионах и не в полной мере осуществляется субсидирование социально значимых регулярных пассажирских внутриобластных (городских) перевозок ;

4) высокий уровень нелегальных перевозчиков такси;

5) не развитая инфраструктура стоянок такси и сервисное обслуживание, что отражается на качестве обслуживания населения;

6) низкая доля отечественных перевозчиков на рынке международных автотранспортных услуг.

Водный транспорт

1. Характеристика текущего состояния отрасли

В настоящее время береговая транспортная инфраструктура Казахстана на Каспийском море включает два действующих морских порта – Актау и Баутино.

При этом порт Актау задействован в перевалке грузов в экспортном сообщении, его доля в обеспечении грузовых перевозок в Каспийском бассейне составляет 25 %. Порт Баутино специализируется как база поддержки морских нефтяных операций.

Существующие портовые мощности позволяют увеличить объем перевалки грузов в экспортном и транзитном направлении.

Основную номенклатуру грузов, ежегодно переваливаемых через морские порты, составляют нефть, металл, зерно, контейнера, каменная порода и другие грузы. К примеру, в 2012 году перевалено 11 млн. тонн, что составило 90 % в сравнении с предыдущим 2011 годом, показатель которого составил 12,2 млн. тонн.

На рынке морских перевозок в Каспийском бассейне самый мощный флот принадлежит Азербайджану. Казахстан имеет лишь 8 танкеров грузоподъемностью 12-13 тыс. тонн, что составляет 5 % от общего тоннажа на Каспии. При этом отечественными танкерами транспортируется более 80 % нефти из общего объема, переваливаемой через порт Актау.

Средний возраст судов, используемых в казахстанском секторе Каспийского моря (далее – КСКМ) составляет 13-15 лет.

В силу краткосрочности работ и жесткой конкуренции, при котором существенным условием являются ставка фрахта, предприятия оперирующие в КСКМ, привержены привлекать иностранные суда, вместо того чтобы строить новые.

В настоящее время в КСКМ оперируют 266 судов сервисного флота, из них 185 судов принадлежат иностранным компаниям и 81 – отечественным.

Сервисные услуги данным судам оказываются судоремонтными базами, судоремонтным заводом Мангистауской области и заводом Сага Аташ. При этом данные судоверфи имеют возможность ремонта только судов весом до 600 тонн и в силу того, что судовладельцы отправляют на ремонт суда в основном в зимний период, данные судоремонтные мощности могут обеспечить только 30 % из имеющейся потребности.

В настоящее время порт Актау оказывает портовые услуги по утвержденным в 2000 году тарифам. С момента последнего утверждения тарифов порта были изменения в методике расчетов тарифов морского порта, росте затрат на материальные ресурсы, а также в индексации заработной платы и увеличении количества задействованных активов.

В связи с чем, действующие тарифы порта на перевалку генеральных грузов являются убыточными, что приводит к нехватке финансовых ресурсов для реализации инфраструктурных инвестиционных проектов порта.

В результате отсутствия на Каспии сухогрузного флота и паромных судов под флагом Казахстана экспортные объемы генеральных грузов из порта Актау вывозятся судоходными компаниями прикаспийских государств. Ежегодная упущенная выгода Казахстана составляет около 6,8 млрд. тенге.

Казахстанские экспортеры и импортеры заключают экспортно-импортные контракты на условиях, при которых право выбора грузоперевозчика принадлежит их иностранным партнерам. С учетом того, что иностранные партнеры преимущественно

загружают свои судоходные компании, происходит переориентация транспортировки внешнеторговых грузов Казахстана от национального морского перевозчика.

Международное сообщество уделяет особое внимание усилению требований к кадровому потенциалу и усовершенствованию подготовки моряков на всех уровнях.

Образовательная система Республики Казахстан по подготовке моряков не соответствует международным требованиям, в связи с чем, в отрасли имеется дефицит в национальных кадрах. В настоящее время доля граждан Республики Казахстан в плавсоставе при общей численности порядка 1400 человек составляет около 50 %, а на уровне командного состава всего 28 %.

Также для усиления безопасности в КСКМ требуются решения вопросов, связанных с предотвращением незаконного плавания иностранных судов путем установления для них транзитных коридоров, систематизации мер по охране окружающей среды и централизации навигационных систем.

Недостаточное материально-техническое оснащение органов транспортного контроля, в том числе отсутствие с 2002 года необходимого обновления служебных судов, общая изношенность которых превышает 90 %, негативно отражается на эффективности ведения контроля и не позволяют снизить уровень аварийности на водном транспорте.

В настоящее время речное судоходство осуществляется в бассейнах рек Иртыш, Урал, Кигач, Ишим, Или, Капчагайском водохранилище и озере Балхаш. Общая протяженность эксплуатируемых участков водных путей составляет 4 108,5 км, из которых на 4 040,5 км реализуются мероприятия, связанные с обеспечением безопасности судоходства.

Перевозки пассажиров и грузов осуществляют частные судовладельцы, имеющие 659 судов, из которых 248 находятся в запрещенном к эксплуатации состоянии.

За последние 5 лет объем пассажирских перевозок речным транспортом увеличился почти в 6 раз и достиг до 217,7 тыс. человек, грузоперевозок в 1,5 раза, до 1,2 млн. тонн грузов.

2. Влияние данной сферы на социально-экономическое и общественно-политическое развитие страны

Развитие водного транспорта страны оказывает влияние на создание дополнительного экспортного и транзитного маршрута транспортировки грузов, выход казахстанских товаров на мировые рынки и создание дополнительных рабочих мест в данной отрасли.

3. Действующее законодательство и подзаконные нормативные правовые акты отрасли

Казахстан является членом Международной морской организации (International Maritime Organization (ИМО), далее – ИМО) и за последние 20 лет присоединился к 12 основным конвенциям, принятым под эгидой ИМО и Международной организации

т р у д а .

На сегодняшний день основополагающим нормативным правовым актом в области морского транспорта являются законы Республики Казахстан от 17 января 2002 года «О торговом мореплавании» и от 6 июля 2004 года «О внутреннем водном транспорте».

Данные законодательные акты определяют правовые, организационные, экономические и международные основы государственного управления и регулируют отношения, связанные с перевозкой пассажиров, багажа и грузов, обеспечением безопасности .

В реализацию указанных законов приняты более 70 подзаконных актов, детализирующих и определяющих порядок осуществления деятельности в сфере водного транспорта .

А также, в соответствии законодательством Республики Казахстан все участники перевозочного процесса обязаны обеспечивать соблюдение требований безопасности торгового мореплавания и охрану морской среды. Правительством Республики Казахстан признаны шесть иностранных классификационных обществ, для проведения технического освидетельствования судов и их классификацию.

4. Основные проблемы отрасли

К основным проблемам водного транспорта можно отнести следующее:

- 1) отсутствие возможности гибкого тарифообразования;
- 2) высокий уровень износа государственного технического флота;
- 3) развитие отечественных судостроительных судоремонтных предприятий;
- 4) развитие береговой инфраструктуры и использованию судов с грузоподъемностью выше 1 тыс. тонн;
- 5) оснащение органа контроля на водном транспорте служебно-разъездными катерами ;
- 6) не соответствие образовательной системы международным требованиям, что влечет нехватку квалифицированных кадров.

Гражданская авиация

1. Характеристика текущего состояния отрасли

В настоящее время в Казахстане зарегистрировано 56 авиакомпаний, из них 5 авиакомпаний задействованы на регулярных перевозках (84 % воздушные суда западного производства), 20 осуществляют нерегулярные перевозки (60 % воздушные суда западного производства), 3 авиакомпании по грузовым перевозкам (20 % воздушные суда западного производства), 28 эксплуатантов, выполняют авиационные работы (7 % воздушные суда западного производства).

Число перевезенных пассажиров авиакомпаниями Республики Казахстан в 2012 году по сравнению с 2011 годом увеличилось на 12 %, достигнув 4,6 млн. человек.

Доля пассажирооборота воздушным путем составила 4 %. В 2012 году аэропортами Республики Казахстан обслужено более 9 млн. пассажиров. Рост по сравнению с 2011 годом составил 12 %. По итогам 2012 года, перевозка грузов воздушным путем составила 22 тыс. тонн.

Доходы отрасли гражданской авиации в 2012 году составили 313 млрд. тенге или 1 % от валового внутреннего продукта Республики Казахстан. Рост по отношению к доходам 2011 года составил 20 %.

Численность занятого населения в отрасли гражданской авиации составляет порядка 16 500 человек.

В республике действуют 20 аэропортов. На сегодня из 15 аэропортов, допущенных к обслуживанию международных рейсов, 11 категорированы по стандартам Международной организации гражданской авиации (International Civil Aviation Organization (ICAO), далее – ИКАО):

аэропорты городов Астана и Алматы по IIIA и IIIB категориям ИКАО;

аэропорт города Атырау по II категории ИКАО;

аэропорты городов Павлодар, Шымкент, Караганда, Жезказган, Актобе, Усть-Каменогорск, Кызылорда, Актау по I категории ИКАО.

В 2014-2015 гг. аэропортами Казахстана запланировано прохождение аудита по безопасности наземного обслуживания (IATA Safety Audit for Ground Operations – ISAGO) по рекомендации Международной ассоциации воздушного транспорта (International Air Transport Association – IATA).

Общее количество воздушных трасс Республики Казахстан – 88, при этом протяженность составляет – 80718 км. Общее количество воздушных коридоров на границе с сопредельными государствами – 71. В 2012 году количество обслуженных воздушных судов в воздушном пространстве Республики Казахстан составило 216 396, при этом рост движения по сравнению с 2011 годом составил 117 %.

Так, в текущем году начата проверка авиакомпаний и воздушных судов совместно с Бюро технического сотрудничества ИКАО.

На 2015 год для авиакомпаний, выполняющих перевозки пассажиров на регулярных рейсах запланированы мероприятия по прохождению аудита безопасности полетов (IATA Operational Safety Audit – IOSA) по рекомендации Международной ассоциации воздушного транспорта.

Проводятся обучения, стажировки и тренинги специалистов Комитета гражданской авиации Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан на рабочем месте и на объектах гражданской авиации, работы по ресертификации эксплуатантов, организаций технического обслуживания воздушных судов, а также обучение авиационных государственных инспекторов методике перронных инспекций воздушных судов иностранных авиакомпаний.

2. Влияние данной сферы на социально-экономическое и общественно-политическое развитие страны

Анализ действующей политики государственного регулирования развития отрасли гражданской авиации для приведения в соответствии с международными требованиями определила ряд мероприятий, кроме вышеуказанных, необходимых для реализации.

3. Действующее законодательство и подзаконные нормативные правовые акты отрасли

В настоящее время отрасль гражданской авиации регулируется законами «О транспорте в Республике Казахстан», «Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации» и свыше 100 подзаконными нормативно-правовыми актами.

С целью оценки на соответствие национального законодательства и организационной структуры уполномоченного органа в сфере гражданской авиации и процедур требованиям ИКАО проведена экспертиза законодательства в сфере гражданской авиации, по результатам которой внесены 80 поправок в действующее законодательство Республики Казахстан.

В настоящее время принимаются меры по снятию ограничений на выполнение полетов казахстанских авиакомпаний в зону ЕС.

4. Основные проблемы отрасли

К основным проблемам отрасли гражданской авиации можно отнести:

- 1) слабое техническое оснащение и износ наземной инфраструктуры аэропортов (50 %) ;
- 2) устаревший парк воздушных судов;
- 3) малое количество действующих аэродромов местных воздушных линий;
- 4) недостаточной оснащенностью аэродромов точными системами захода на посадку и визуальными средствами, обеспечивающими эксплуатацию в сложных метеоусловиях ;
- 5) значительный износ спецтехники, светосигнального оборудования и оборудования электроснабжения, коммуникаций;
- 6) отсутствие необходимого уровня оснащенности авиатранспортной инфраструктуры наземной техникой, грузовыми складами и терминалами;
- 7) острая нехватка квалифицированных кадров.

Развитие и интеграция транспортно-логистической системы Республики Казахстан в международную транспортную систему

1. Характеристика текущего состояния отрасли

Общий товарооборот Республики Казахстан со всеми странами мира в 2012 году по сравнению с 2010 годом вырос на 50 % и составил 136,8 млрд. долларов.

Объем экспортных грузоперевозок в 2012 году составил 102 млн. тонн (за исключением трубопроводного транспорта), при этом объем импортных грузоперевозок – 25,9 млн. тонн.

Основные грузоперевозки в экспортном сообщении осуществлялись в Россию – 52 %, страны Европы – 14 %, Китай – 12 %, страны Центральной Азии – 10 % и Иран – 4 %.

В импортном сообщении на Россию пришлось 43,8 %, Китай – 12,1 % и страны Центральной Азии – 9,5 %.

Общий объем транзитных грузов через Казахстан в 2012 году составил 17,8 млн. тонн, объем доходов, от которых составил свыше 1 млрд. долл. США. При этом, большинство транзитных грузов приходится на железнодорожный транспорт – 16,3 млн. тонн, остальное на автомобильный – 1,46 млн. тонн и водный транспорт – 0,16 млн. тонн.

Основную долю в структуре транзитных перевозок по странам отправления занимает Россия, доля которой составила 50 % в 2012 году. На Китай приходится 15 % от общего объема транзитных грузов и на Узбекистан порядка 9 %.

Основными странами назначения транзитных грузопотоков по Казахстану являются страны Центральной Азии – 87 % (Узбекистан – 36 %, Кыргызстан – 19 %, Афганистан – 13 %, Таджикистан – 11 %, Туркменистан – 8 %), в то время как на Россию и Китай приходится по 5 %.

Предпосылки по увеличению транзита через Казахстан. Положение Казахстана между крупнейшими торговыми партнерами Китаем и странами ЕС диктует главный вызов для развития транспортно-логистической системы страны. В 2011 году объем торговли между Китайской Народной Республикой и ЕС составил 567,2 млрд. долларов, объем перевозок – 12,6 млн. двадцатифутового эквивалента (далее – ДФЭ). При этом доля Казахстана в обеспечении транзита этого объема занимает менее половины процента, а подавляющая часть импорта из Китая в ЕС следует по морю через Суэцкий канал.

Экономический рост Китая в последние годы смещается из восточных в западные и центральные провинции Китая, которые тяготеют к железнодорожным перевозкам через территорию Казахстана. В соответствии с программой развития западного Китая «China Western Development planning 2011-2015» в развитие западных и центральных регионов Китая предполагается инвестировать до 1 трлн. долларов США.

Ускоренное развитие западных провинций Китая будет способствовать увеличению грузопотока через Казахстан.

Создание Таможенного союза и формирование Единого экономического пространства внесет существенный вклад в создание эффективного транспортного коридора, соединяющего Китай с Европой, путем упрощения процесса пересечения границ, поскольку предусматривает пересечение таможенной границы стран Единого

экономического пространства только в двух местах – на границах с Китаем и странами
Е С .

По прогнозам экспертов объем внешней торговли Китай – Европейский Союз к 2020 году увеличится с 567,2 до 781 млрд. долларов. При этом доля грузоперевозок Китай – Европа увеличится со 117 млн. до 170 млн. тонн (примерно 17 млн. ДФЭ).

С учетом указанных факторов потенциальный объем транзитного грузопотока через Казахстан (через Достык и Хоргос) может составить до 8 % (1,5 млн. ДФЭ) от общего товарооборота Китай – ЕС – Китай.

Уровень развития транспортной логистики в Казахстане. По итогам проведенных в 2012 году Всемирным Банком исследований мировой логистики, логистическая система Казахстана заняла в общем списке индекса эффективности логистики (LPI) 86 место из 155 стран, тем самым, опустившись на 24 позиции по сравнению с 2010 годом.

Снижение рейтинга Казахстана произошло в основном в связи с понижением подиндикаторов «Качество инфраструктуры» (79 место), «Простота организации международных поставок товаров» (92 место) и «Соблюдение сроков доставки» (132 место). Негативным образом на возможностях увеличения транзитных и экспортных грузопотоков сказывается недостаточная эффективность таможенных пунктов пропуска (73 место), снижающая скорость и предсказуемость сроков прохождения грузами границы.

Транспортные коридоры Казахстана

В настоящее время в Казахстане сформированы и функционируют следующие 5 международных транспортных коридоров:

1) Северный коридор Трансазиатской железнодорожной магистрали (ТАЖМ)

Связывает Казахстан с Западной Европой и Китаем, Корейским полуостровом и Японией через Россию (на участке Достык/Хоргос – Актогай – Саяк – Моинты – Астана – Петропавловск (Пресногорьковская);

2) Южный коридор ТАЖМ

Данный коридор проходит по следующим маршрутам: Юго-Восточная Европа – Китай и Юго-Восточная Азия через Турцию, Иран, страны Центральной Азии (на участке Достык/Хоргос – Актогай – Алматы – Шу – Арысь – Сарыагаш);

3) ТРАСЕКА

Связывает Восточную Европу с Центральной Азией через Черное море, Кавказ и Каспийское море (на участке Достык/Хоргос – Алматы – Актау, в том числе через перспективный спрямляющий железнодорожный маршрут Жезказган – Бейнеу, а также Ахалкалаки (Грузия) – Карс (Турция);

4) Север – Юг

Пролегает в Северную Европу из стран Персидского залива через Россию и Иран с участием Казахстана на участках: морской порт Актау – регионы Урала России и Актау

– Атырау, а также через новую железнодорожную линию Узень – Берекет (Туркменистан) – Горган (Иран);

5) Центральный коридор Т А Ж М

Имеет важное значение для региональных транзитных перевозок по направлению Сарыагаш – Арысь – Кандагач – Озинки и далее в Северо-Западную Европу.

На автомобильных дорогах Республики Казахстан сложились шесть основных направлений – автотранспортных коридоров:

- 1) Ташкент – Шымкент – Тараз – Бишкек – Алматы – Хоргос;
- 2) Шымкент – Кызылорда – Актобе – Уральск – Самара;
- 3) Алматы – Караганда – Астана – Петропавловск;
- 4) Астрахань – Атырау – Актау – гр. Туркменистана;
- 5) Омск – Павлодар – Семипалатинск – Майкапшагай;
- 6) Астана – Костанай – Челябинск – Екатеринбург.

2. Действующее законодательство и подзаконные нормативные правовые акты отрасли

Необходимо отметить, что система транспортной логистики в Республике функционирует лишь технически, детальное законодательное обеспечение со стороны законодательных актов на сегодняшний день отсутствует.

Дополнительно, действующее право и законодательство Республики Казахстан (Закон «О транспорте в Республике Казахстан», Закон «О железнодорожном транспорте в Республике Казахстан», Таможенный кодекс Республики Казахстан) содержат положения, регламентирующие вопросы транзита и транспортной логистики, однако, требуется внесение ряда изменений и дополнений в законодательные акты.

3. Основные проблемы отрасли

Реализация транзитного и экспортного потенциала Казахстана, а также поддержание экономического роста требуют от транспортно-логистической системы высокой интеграции в ключевые международные транспортные коридоры, в том числе и для влияния на распределение грузопотоков, высокой скорости, своевременности, доступности и надежности перевозки, а также удобства пользования транспортными услугами.

Ключевыми проблемами транспортно-логистической системы являются:

- 1) непопулярность казахстанских коридоров, в результате чего основной объем транзитных грузов между Китаем и ЕС уходит в обход Казахстана;
- 2) отсутствие системного управления коридорами и их инфраструктурная неразвитость;
- 3) низкий уровень логистического сервиса;
- 4) отсутствие собственных внешних терминальных сетей за пределами Казахстана;

- 5) институциональные ограничения в системе управления;
- 6) недостаточная эффективность административных процедур для проведения экспортных, импортных и транзитных операций.

4. Цели, задачи, целевые индикаторы и показатели результатов реализации Программы

Основная цель Программы: формирование современной транспортной инфраструктуры Казахстана, а также обеспечение ее интеграции в международную транспортную систему и реализация транзитного потенциала.

Целевые индикаторы Программы:

| Индикатор | ед. изм. | 2012 год (факт) | к концу 2016 года | к концу 2020 года |
|--|-----------|-----------------|-------------------|-------------------|
| Создание «инфраструктурных центров» | ед. | - | - | 16 |
| увеличение объема перевозки грузов | млн. тонн | 3 231,8 | 4 245,5 | 5 855,7 |
| увеличение количества перевозки пассажиров | млн. чел. | 18 484,6 | 25 535,7 | 34 232,8 |
| увеличение грузооборота | млрд. ткм | 478 | 598 | 788 |
| увеличение пассажирооборота | млрд. пкм | 213,1 | 345,8 | 534,7 |

Основные задачи Программы:

- 1) создание на территории Казахстана современной транспортно–логистической системы, обеспечивающей высокую и эффективную транспортную связность внутри страны, увеличение грузопотоков по территории Республики Казахстан и координацию работы всех видов наземного, морского и воздушного транспорта;
- 2) комплексное обеспечение села и малых городов качественным транспортным сообщением;
- 3) развитие местной транспортной инфраструктуры в регионах;
- 4) обеспечение интеграции транспортной инфраструктуры Казахстана в международную транспортную систему;
- 5) создание «инфраструктурных центров» в регионах страны.

Железнодорожный транспорт

Программная цель железнодорожной отрасли: обеспечение потребности экономики и населения в качественных железнодорожных услугах.

Целевые индикаторы:

| Индикатор | ед. изм. | 2012 год (факт) | к концу 2016 года | к концу 2020 года |
|--|----------|-----------------|-------------------|-------------------|
| снижение уровня износа локомотивов до | % | 68 | 57 | 40,2 |
| снижение уровня износа грузовых вагонов до | % | 48 | 40,9 | 42,7 |

| | | | | |
|--|-----------|------|------|------|
| снижение уровня износа пассажирского подвижного состава до | % | 64 | 52 | 40 |
| снижение уровня износа магистральной железнодорожной сети до | % | 64 | 60 | 40 |
| средняя техническая скорость движения грузовых поездов составит не менее | км/ч | 49 | 50 | 55 |
| увеличение объема транзитных грузов, перевезенных железнодорожным транспортом по территории Республики Казахстан | млн. тонн | 16,3 | 20,9 | 32,2 |
| Функционирует 5 или более независимых крупных операторов в области грузовых и пассажирских перевозок с долей на рынке не менее 7 % для каждого оператора | | | | |

Программные задачи железнодорожной отрасли. Для достижения поставленных целей необходимо решить следующие задачи:

Задача 1. Формирование оптимальной системы функционирования железнодорожной отрасли и создание условий для конкурентоспособности и развития национальных перевозчиков грузов и пассажиров;

Задача 2. Развитие грузовых перевозок;

Задача 3. Развитие пассажирских перевозок;

Задача 4. Развитие и модернизация железнодорожной инфраструктуры;

Задача 5. Модернизация и развитие вокзального хозяйства;

Задача 6. Обновление и модернизация основных средств производства железнодорожной отрасли;

Задача 7. Обеспечение железнодорожной отрасли квалифицированными кадровыми ресурсами;

Задача 8. Развитие отечественного железнодорожного машиностроения.

Показатели прямых результатов. Достижение задач будет измеряться следующими показателями прямых результатов:

| Показатель | ед. изм. | к концу 2016 года | к концу 2020 года |
|--|----------|-------------------|-------------------|
| строительство железнодорожных участков | км | 1 202 | 1 302 |
| электрификация железнодорожных линий | км | - | 522 |
| модернизация верхнего строения пути | км | 2 927 | 6 925 |
| капитальный ремонт железнодорожных вокзалов | ед. | 47 | 125 |
| приобретение локомотивов | ед. | 189 | 556 |
| капитальный ремонт локомотивов | ед. | 59 | 94 |
| приобретение грузовых вагонов | ед. | 7 600 | 16 179 |
| капитальный ремонт грузовых вагонов | ед. | 2 800 | 4 300 |
| приобретение пассажирских вагонов, в том числе Тальго и электропоездов | ед. | 597 | 1 138 |
| открытие новых скоростных маршрутов в республиканском (межобластном) сообщении | ед. | 4 | 4 |

| | | | |
|--|---|------|----|
| снижение частот браков по отношению к объему перевозок (на 1 млн. тн/км брутто) по сравнению с индикатором 2012 года | % | 4 | 10 |
| уровень локализации в производстве локомотивов | % | 41 | 51 |
| уровень локализации в производстве пассажирских вагонов | % | 23,1 | 61 |
| уровень локализации в производстве грузовых вагонов | % | 92 | 92 |

Автотдорожная отрасль

Программная цель автотдорожной отрасли: Создание автотдорожной инфраструктуры, способной удовлетворять потребности экономики и населения в качественных и безопасных автомобильных дорогах.

Целевые индикаторы:

| Индикатор | ед. изм. | 2012 год (факт) | к концу 2016 года | к концу 2020 года |
|---|-----------|-----------------|-------------------|-------------------|
| доля автомобильных дорог республиканского значения в хорошем и удовлетворительном техническом состоянии, в т.ч. | % | 79 | 86 | 89 |
| в хорошем состоянии | % | 30 | 38 | 48 |
| в удовлетворительном состоянии | % | 49 | 48 | 41 |
| доля автомобильных дорог областного и районного значения в хорошем и удовлетворительном техническом состоянии, в т.ч. | % | 63 | 72 | 78 |
| в хорошем состоянии | % | 16 | 23 | 28 |
| в удовлетворительном состоянии | % | 47 | 49 | 50 |
| доля платных автомобильных дорог от общей протяженности дорог республиканского значения I и II технической категории | % | 4 | 10 | 55 |
| увеличение объема транзитных грузов по автомобильным дорогам Республики Казахстана | млн. тонн | 1,46 | 2,3 | 3,5 |

Для достижения поставленных целей необходимо решить следующие задачи:

Задача 1. Обеспечение магистральных связей межрегионального сообщения;

Задача 2. Сокращение отставания межремонтных циклов капитального и среднего ремонта, а также переход на бездефектное содержание;

Задача 3. Совершенствование механизмов финансирования отрасли;

Задача 4. Переход на процессные методы управления автомобильными дорогами;

Задача 5. Совершенствование нормативно-технической политики;

Задача 6. Создание благоприятной институциональной среды для развития и повышения качества придорожного сервисного обслуживания;

Задача 7. Сближение интересов государства и гражданского общества по

актуальным вопросам в дорожном секторе;

Задача 8. Создание условий для формирования конкурентоспособного кадрового потенциала.

Показатели прямых результатов. Достижение задач будет измеряться следующими показателями прямых результатов:

| Показатель | ед. изм. | к концу 2016 года | к концу 2020 года |
|---|----------|-------------------|-------------------|
| строительство и реконструкция автомобильных дорог республиканского значения | км | 2 932 | 5 703 |
| строительство и реконструкция автомобильных дорог областного и районного значения | км | 659 | 1 124 |
| увеличение процента автомобильных дорог I и II технической категории с общей протяженностью автомобильных дорог республиканского значения | % | 36 | 48 |
| капитальный и средний ремонт автомобильных дорог республиканского значения | км | 4 170 | 10 195 |
| капитальный и средний ремонт автомобильных дорог областного и районного значения | км | 4 366 | 12 601 |
| уровень комплексного показателя бездефектного содержания автомобильных дорог республиканского значения (2012 год – 73 %) | % | 80 | 90 |
| протяженность автомобильных дорог, действующих на принципе самокупаемости расходов на бездефектное содержание | км | 841 | 6 186 |
| количество разработанных (новых) нормативно-технических документов, действующих на принципах рациональности и экономической эффективности | ед. | 25 | 94 |
| степень охвата автоматизации процессов управления дорожными активами | км | 8 000 | 23 485 |
| обеспеченность автомобильных дорог республиканского значения в объектах придорожного сервиса | % | 25 | 76 |
| удовлетворенность населения состоянием дорог общего пользования с твердым покрытием (2012 год – 46 %) | % | 58 | 70 |
| проведение исследований в рамках научно-технических программ в автодорожной отрасли, направленных на повышение надежности, экономичности, экологичности и комфортабельности автодорог и безопасности дорожного движения | ед. | - | 3 |

Автомобильный транспорт

Программная цель автотранспортной отрасли: развитие автотранспортной инфраструктуры и предоставление населению качественных транспортных услуг

Целевые индикаторы:

| Индикатор | ед. изм. | 2012 год (факт) | к концу 2016 года | к концу 2020 года |
|--|----------|-----------------|-------------------|-------------------|
| уровень удовлетворенности населения качеством пассажирских перевозок автомобильным транспортом | % | 64,6 | 70 | 85 |
| | | | | |

| | | | | |
|--|---|----|----|-----|
| доля автовокзалов и автостанций, соответствующих установленным стандартам | % | 0 | 60 | 100 |
| обеспеченность охвата населенных пунктов с численностью более 100 человек регулярными автобусными маршрутами | % | 76 | 80 | 100 |
| доля казахстанских перевозчиков на международном рынке автотранспортных услуг | % | 36 | 40 | 50 |

Программные задачи автотранспортной отрасли. Для достижения поставленных целей необходимо решить следующие задачи:

Задача 1. Развитие инфраструктуры автотранспортной отрасли и строительство автостанций и остановочных пунктов;

Задача 2. Модернизация существующих автовокзалов и автостанций для приведения в соответствие установленным требованиям;

Задача 3. Обеспечение населенных пунктов регулярными автобусными сообщениями;

Задача 4. Увеличение количества официальных перевозчиков такси;

Задача 5. Увеличение доли участия отечественных перевозчиков на рынке международных автотранспортных услуг;

Задача 6. Обеспечение эксплуатационной безопасности парка АТС.

Показатели прямых результатов. Достижение задач будет измеряться следующими показателями прямых результатов:

| Показатель | ед. изм. | к концу 2016 года | к концу 2020 года |
|--|----------|-------------------|-------------------|
| увеличение количества существующих автовокзалов (34) и автостанций (138) существующим требованиям | ед. | 49 | 172 |
| увеличение количества регулярных международных, межобластных и внутриобластных автобусных маршрутов | % | 3 | 10 |
| увеличение количества перевозчиков такси | % | 20 | 70 |
| сокращение казахстанских бланков разрешений в/из третьих стран, выдаваемых иностранным государствам | % | 5 | 15 |
| увеличение количества грузовых автотранспортных средств для международных перевозок на | % | 23 | 60 |
| увеличение количества измерительных устройств весогабаритных параметров на наиболее интенсивных участках автомобильных дорог республиканского значения до | ед. | 80 | - |
| снижение времени реагирования экстренных оперативных служб на дорожно-транспортные происшествия с участием автотранспортных средств, оснащенных устройствами вызова экстренных оперативных служб по сравнению с автотранспортными средствами, не оснащенными такими устройствами | минут | 10 | 10 |
| ежегодное выявление операторами технического осмотра технически неисправных и экологически небезопасных АТС не менее 10 % от общего количества АТС, проходящих технический осмотр | % | 15 | 15 |

Водный транспорт

Программная цель водного транспорта: увеличение мощности портов Республики Казахстан и объемов перевозки грузов водным транспортом

Целевые индикаторы:

| Индикатор | ед. изм. | 2012 год (факт) | к концу 2016 года | к концу 2020 года |
|---|-----------|-----------------|-------------------|-------------------|
| увеличение пропускной способности морских портов Казахстана | млн. тонн | 18,8 | 22,5 | 24 |
| доведение доли Казахстана в морской перевозке грузов на Каспийском море | % | 58 | 65 | 70 |
| увеличение объема перевозок грузов на внутренних водных путях | млн. тонн | 1,2 | 1,8 | 2,5 |
| увеличение объема транзитных грузов водным транспортом | млн. тонн | 0,16 | 0,6 | 1,5 |

Программные задачи водного транспорта. Для достижения поставленных целей необходимо решить следующие задачи:

Задача 1. Расширение портовой инфраструктуры;

Задача 2. Проведение эффективной тарифной политики порта Актау;

Задача 3. Повышение конкурентоспособности национального флота;

Задача 4. Развитие судоремонтно-судостроительного производства;

Задача 5. Подготовка кадров;

Задача 6. Развитие внутреннего водного транспорта;

Задача 7. Повышение уровня безопасности на водном транспорте.

Показатели прямых результатов. Достижение задач будет измеряться следующими показателями прямых результатов:

| Показатель | ед. изм. | к концу 2016 года | к концу 2020 года |
|---|----------|-------------------|-------------------|
| присоединение к международным договорам в области морского транспорта | ед. | 4 | 7 |
| увеличение количества морских и речных терминалов | ед. | 6 | 9 |
| модернизация паромных речных переправ | ед. | 1 | 1 |
| увеличение количества казахстанских морских судов | ед. | 5 | 7 |
| увеличение количества судоремонтно-судостроительных заводов | ед. | - | 1 |
| доведение доли национальных кадров в составе экипажей судов | % | 40 | 65 |
| уровень обновления технического флота | % | 4 | 24 |
| повышение уровня обеспеченности береговой инфраструктурой | % | 2 | 12 |
| | | | |

| | | | |
|--|-----|-----|-----|
| снижение аварийности на 100 судов морского и речного транспорта до | % | 1,4 | 1,2 |
| доведение общего количества судов специального водного транспорта Комитета транспортного контроля до | ед. | 19 | 27 |

Гражданская авиация

Программная цель отрасли гражданской авиации: удовлетворение потребности экономики и населения в качественных и безопасных авиационных услугах.

Целевые индикаторы:

| Индикатор | ед. изм. | 2012 год (факт) | к концу 2016 года | к концу 2020 года |
|---|-------------|-----------------|-------------------|-------------------|
| увеличение объема транзитных авиаперевозок до | млн. сам/км | 164,4 | 197,2 | 328,8 |
| увеличение числа международных воздушных сообщений и международных маршрутов до | ед. | 64 | 76 | 128 |
| доля районного центра, имеющий местные воздушные линии от общего количества районных центров в стране (175) | % | 2,3 | 2,3 | 11,4 |

Программные задачи гражданской авиации. Для достижения поставленных целей необходимо решить следующие задачи:

- Задача 1. Совершенствование нормативно-правового обеспечения отрасли гражданской авиации;
- Задача 2. Развитие наземной инфраструктуры;
- Задача 3. Развитие малой авиации;
- Задача 4. Обновление парка воздушных судов;
- Задача 5. Либерализация рынка авиаперевозок;
- Задача 6. Подготовка кадров.

Показатели прямых результатов. Достижение задач будет измеряться следующими показателями прямых результатов:

| Показатель | ед. изм. | к концу 2016 года | к концу 2020 года |
|---|----------|-------------------|-------------------|
| реконструкция аэровокзальных комплексов аэропортов | ед. | 5 | 10 |
| реконструкция взлетно-посадочных полос аэродромов | ед. | 1 | 6 |
| реконструкция аэродромов местной воздушной линии с искусственной взлетно-посадочной полосой | ед. | - | 5 |
| строительство грунтовых аэродромов местной воздушной линии | ед. | - | 11 |
| общее количество аэропортов, имеющих категорию ИКАО | ед. | 14 | 18 |
| | | | |

| | | | |
|---|-----|----|----|
| количество аэродромов, имеющих 1 категорию ИКАО | ед. | 10 | 14 |
| количество аэродромов, имеющих 2 категорию ИКАО | ед. | 2 | 2 |
| количество аэродромов, имеющих 3 категорию ИКАО | ед. | 2 | 2 |
| количество международных аэропортов – хабов | ед. | 3 | 4 |
| прохождение аудита по безопасности наземного обслуживания ISAGO аэропортами Республики Казахстан | ед. | 4 | 14 |
| приобретение воздушных судов западного типа, в том числе путем операционного лизинга | ед. | 14 | 31 |
| приобретение, а также ремоторизация воздушных судов для обслуживания внутриобластных маршрутов | ед. | 6 | 30 |
| количество межправительственных соглашений по переходу на регулирование частот между парами городов | ед. | 11 | 30 |
| количество межправительственных соглашений по увеличению состава назначенных авиaperевозчиков и разрешенных пунктов | ед. | 5 | 9 |

Развитие и интеграция транспортно-логистической системы Республики Казахстан в международную транспортную систему

Программная цель транспортно-логистической отрасли: создание высокоэффективной транспортно-логистической системы Казахстана и обеспечение ее интеграции в международную транспортную систему.

Целевые индикаторы:

| Индикатор | ед. изм. | 2012 год (факт) | к концу 2016 года | к концу 2020 года |
|---|------------|-----------------|-------------------|-------------------|
| увеличение объема транзитных грузов по территории Республики Казахстан | млн. тонн | 17,8 | 25 | 35,5 |
| улучшение позиции Казахстана в индексе эффективности логистики (LPI) Всемирного банка | место | 86 | 60 | 40 |
| Увеличение доходов от транзитных перевозок в 2 раза | млн. тенге | 157 | 245 | 364 |

Программные задачи транспортно-логистической системы. Для достижения поставленных целей необходимо решить следующие задачи:

Задача 1. Привлечение транзитных грузов, в том числе между Китаем и странами ЕС, уходящих в обход территории Казахстана;

Задача 2. Развитие транспортных коридоров внутри страны и обеспечение их интеграции в систему транспортной инфраструктуры за пределами Казахстана;

Задача 3. Оптимизация экспортных, импортных и транзитных операций на территории Казахстана;

Задача 4. Улучшение позиции Казахстана в индексе эффективности логистики (LPI) Всемирного банка;

Задача 5. Создание внутренней и внешней терминальной сети Республики Казахстан;

Задача 6. Обеспечение единой системы правового регулирования транзитных

грузов по территории Республики Казахстан;

Задача 7. Институциональное реформирование транспортно-логистической отрасли.

Показатели прямых результатов. Достижение задач будет измеряться следующими показателями прямых результатов:

| Показатель | ед. изм. | к концу 2016 года | к концу 2020 года |
|--|-----------|-------------------|-------------------|
| привлечение транзитных грузов по направлению Китай – ЕС | млн. тонн | 6 | 15 |
| привлечение транзитных грузов по направлению Россия, ЕС – Средняя Азия | млн. тонн | 15 | 20 |
| создание внешней терминальной инфраструктуры | ед. | 1 | 3 |

5. Основные направления и пути достижения поставленных целей Программы Железнодорожный транспорт

Формирование оптимальной системы функционирования железнодорожной отрасли и создание условий для конкурентоспособности и развития национальных перевозчиков грузов и пассажиров (Задача 1)

Для формирования оптимальной системы функционирования железнодорожной отрасли до 2015 года будет сформирована целевая модель железнодорожной отрасли.

Целевая модель отрасли предполагает организационное разделение перевозочной деятельности и магистральной железнодорожной сети (далее – МЖС) с обеспечением частным перевозчикам равного доступа к железнодорожной инфраструктуре, и включает три вида деятельности: грузовые перевозки; пассажирские перевозки; услуги МЖС.

Услуги МЖС будут отнесены к регулируемой сфере. Перевозка грузов и пассажиров будет осуществляться в условиях конкуренции национальными и частными перевозчиками, оперирующими парками вагонов и локомотивов.

При этом компании, осуществляющие пассажирские и грузовые перевозки будут нести полный контроль и ответственность за состояние активов, задействованных в перевозочном процессе, а именно вагонов и локомотивов, и их обновление.

В отрасли будут действовать национальный перевозчик пассажиров и грузов, а также частные перевозчики.

Национальные перевозчики будут входить в состав холдинговой структуры АО «Национальная компания «Қазақстан Темір Жолы» (далее – АО «НК «КТЖ») наряду с компанией – оператором инфраструктуры.

Оператор инфраструктуры будет обеспечивать доступ к МЖС для национальных и частных перевозчиков на равной основе.

Реорганизация корпоративной структуры группы компаний АО «НК «КТЖ». В рамках целевой модели отрасли будет осуществлена реорганизация холдинговой структуры АО «НК «КТЖ» по следующим бизнес направлениям:

- 1) корпоративный центр;
- 2) национальный оператор инфраструктуры;
- 3) национальный перевозчик грузов;
- 4) национальный перевозчик пассажиров;
- 5) национальный мультимодальный транспортно-логистический оператор;
- 6) компания, консолидирующая производственные и ремонтные активы.

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

Учитывая отраслеобразующую роль АО «НК «КТЖ», деятельность которого оказывает ключевое влияние на развитие железнодорожной отрасли Республики Казахстан, а также приоритетную необходимость завершения мероприятий по реформированию отрасли, вопрос возможности вывода на рынок ценных бумаг компаний АО «НК «КТЖ» будет рассматриваться после завершения полноценного процесса реорганизации АО «НК «КТЖ».

Цены и тарифы. С 2014 года в отрасли будет начата работа, в рамках которой будет проработан вопрос тарифной политики (ценообразования) вагонной составляющей за перевозку грузов и перевозочной деятельности в целом, в целях реализации рыночного механизма ценообразования услуг.

При этом тарифы на услуги МЖС и локальной железнодорожной инфраструктуры, предоставляемые грузовым и пассажирским перевозчикам, будут регулироваться государством.

В результате, цены на услуги грузовых перевозчиков и пассажирских перевозчиков, не субсидируемых государством (коммерческих) будут свободно формироваться на основе рыночного механизма спроса и предложения.

Развитие грузовых перевозок
(Задача 2)

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

При этом важнейшим условием эффективной конкуренции между перевозчиками является исключение применения не равных условий по отношению к:

- 1) национальному перевозчику за счет коммерциализации его деятельности и перехода на рыночные принципы осуществления социально-значимых услуг;
- 2) частным перевозчикам посредством обеспечения равного доступа к услугам магистральной и локальной железнодорожной инфраструктуры.

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

Структура рынка железнодорожных перевозок с доминирующей долей национального грузового перевозчика обеспечивает оптимальное соотношение между «эффектом масштаба» и давлением рыночных сил для повышения эффективности и качества услуг.

В то время как искусственное снижение концентрации приведет к созданию локальных монополистов на отдельных сегментах рынка и, следовательно, повышению стоимости услуг для потребителей.

В этой связи в рамках данной Программы будет изменена целевая структура рынка грузовых перевозок, которая будет включать:

- 1) «сетевого» Национального перевозчика с высокой рыночной долей (до 80 – 85 %) в соответствии с опытом стран ЕС;
- 2) частных перевозчиков, работающих на одном или нескольких маршрутах (полигонах) с перспективой расширения деятельности;
- 3) государственный контроль за предоставлением доступа к услугам МЖС на равных условиях для всех перевозчиков.

Кроме того, в целях снижения транспортных расходов при перевозке продуктов питания (овощи, молочные, масложировые и мясные продукты) внутри страны, перевозимые как правило автомобильным транспортом, будет проработан вопрос о необходимости создания скоростных грузовых поездов, обеспечивающих транспортировку скоропортящихся товаров с Юга на Север и обратно.

Развитие пассажирских перевозок
(Задача 3)

Совершенствование механизма организации пассажирских перевозок.

В целях улучшения системы пассажирских перевозок будет введен усовершенствованный механизм субсидирования социально значимых пассажирских перевозок, заключаемых между государством и потенциальным перевозчиком на конкурсной основе.

Введение нового механизма финансирования пассажирских перевозок повлечет появление у перевозчиков мотивации для увеличения доходов путем привлечения дополнительного пассажиропотока, сокращения расходов и оптимального

использования пассажирских вагонов.

Внедрение скоростного пассажирского движения. В рамках внедрения скоростного пассажирского движения до 2014 года будет организованы 4 скоростных маршрутов, соединяющих крупные населенные пункты по всей территории Республики Казахстан.

Кроме того, будет осуществляться поэтапное обновление парка подвижного состава для организации скоростного движения, перевозок дальнего и регионального (пригородного/межрайонного) сообщений.

Развитие пригородных железнодорожных сообщений. Пригородные и межрайонные перевозки будут осуществляться перевозчиками, располагающими собственным или арендованным подвижным составом и необходимыми объектами локальной инфраструктуры.

Развитие и модернизация железнодорожной инфраструктуры (Задача 4)

Развитие инфраструктуры железнодорожного транспорта будет направлено на строительство новых железнодорожных линий и модернизацию (ремонт) существующей сети для эффективной организации движения исходя из потребностей населения, экономики и промышленности Казахстана.

В целях оптимизации перевозки грузов между регионами, сокращения сроков доставки экспортируемых товаров за пределы Республики Казахстан и привлечения транзитных грузов по кратчайшим маршрутам будут реализованы следующие инфраструктурные проекты:

- 1) строительство железнодорожной линии «Жезказган – Бейнеу» – 988 км.;
- 2) строительство железнодорожной линии «Аркалык – Шубарколь» – 214 км.;
- 3) строительство железнодорожной линии в обход станций Алматы – 70 км.;
- 4) строительство железнодорожных линий к объектам береговой инфраструктуры порта К у р ы к – 3 0 км .

Кроме того, будет осуществлена модернизация около 7 000 км верхнего строения пути и электрификация железнодорожного участка «Мойынты – Актогай».

Также, в рамках реализации крупных железнодорожных инфраструктурных проектов, в том числе по вышеуказанным проектам будет проработан вопрос участия частных инвесторов в форме государственно-частного партнерства.

Модернизация и развитие вокзального хозяйства (Задача 5)

В период реализации Программы железнодорожные вокзалы будут приведены в соответствие с нормативно-правовыми актами и национальным стандартом Республики Казахстан «Обслуживание пассажиров на железнодорожных вокзалах», что предусматривает проведение капитального ремонта во всех вокзалах, в ходе которого будут осуществлены следующие мероприятия:

- 1) ремонт внутренних и наружных инженерных сетей и коммуникаций (водопровод,

канализация, отопление, электричество);

2) приведение в соответствие слаботочных систем видеонаблюдения, охранно-пожарной сигнализации и звукового оповещения;

3) создание необходимых условий по жизнеобеспечению инвалидов (окна выдачи билетов, санитарные узлы, пандусы);

4) оформление внутреннего интерьера и фасадной части зданий вокзалов.

Обновление и модернизация основных средств производства железнодорожной отрасли
(Задача 6)

Локомотивы. Для снижения уровня износа парка локомотивов до конца 2020 года будет приобретено свыше 500 локомотивов и более 90 локомотивов пройдут капитальный ремонт.

При этом тяговый подвижной состав будет приобретаться у отечественных производителей АО «Локомотив керастыру зауыты» и ТОО «Электровоз керастыру зауыты». Это тепловозы серии ТЭЗЗА (Evolution), спроектированные американской компанией General Electric, пассажирские тепловозы серии ТЭПЗЗА и пассажирские электровозы серии КЗ4АТ, а также грузовые электровозы серии КЗ8А произведенные и собранные по технологии компании «Alstom».

Грузовые вагоны. Улучшение структуры и обновление грузового парка вагонов будут осуществляться путем пополнения грузовыми вагонами нового поколения с повышенной грузоподъемностью, вместимостью и надежностью, что позволит снизить себестоимость перевозок массовых грузов, эксплуатационных расходов на тягу поездов, а также стоимость жизненного цикла грузовых вагонов.

Для снижения уровня износа грузовых вагонов будут приобретены более 16 000 грузовых вагонов.

С целью снижения износа грузового парка вагонов также будут осуществляться работы по увеличению ресурса узлов и деталей существующих вагонов за счет их модернизации при плановом ремонте и ремонте с продлением срока службы. В целом в рамках Программы около 4 000 грузовых вагонов пройдут капитальный ремонт.

Пассажирские вагоны. С целью обновления пассажирских вагонов будут приобретены более 1 000 единиц новых пассажирских вагонов.

Обеспечение железнодорожной отрасли квалифицированными кадрами и ресурсами
(Задача 7)

В железнодорожной отрасли работают более 200 тысяч человек, из них порядка 160 тысяч человек в предприятиях АО «НК «КТЖ».

В рамках реализации проектов, включенных в Государственную программу форсированного индустриально-инновационного развития, начато строительство заводов по сборке пассажирских вагонов, электровозов, производству крупного

вагонного литья и грузовых вагонов, где прогнозная потребность в кадрах в период с 2013 по 2016 годы составляет около 3 тысяч специалистов.

Несмотря на переизбыток выпуска специалистов, образовательная система Казахстана не может в полной мере обеспечить потребности железнодорожной отрасли в квалифицированном персонале.

Как и в автодорожной отрасли существуют проблемы качества обучения, несоответствие учебных программ, слабая материально-техническая база.

В целях повышения качества трудовых ресурсов к концу 2016 года будут разработаны профессиональные стандарты, которые станут основой для пересмотра образовательных программ высших учебных заведений и организаций технического и профессионального образования.

Для решения проблемы трудоустройства высвобождаемых работников необходимо привлечение местных исполнительных органов. Для этого будут разработаны программы взаимодействия с местными исполнительными органами по обеспечению занятости высвобождаемых работников. Будут разработаны мероприятия по социальной поддержке высвобождаемых работников с учетом опыта ведущих компаний мира.

Развитие отечественного железнодорожного машиностроения
(Задача 8)

В железнодорожной отрасли будет реализован комплекс мер по созданию производств технических средств железнодорожного транспорта и их комплектующих для удовлетворения внутренних потребностей и экспорта продукции.

До конца 2020 года производство локомотивов увеличится до 100 единиц в год, будет осуществлен выпуск скоростных пассажирских вагонов до 150 единиц в год, грузовых вагонов – до 2 500 единиц в год.

Будет организована сеть сервисных центров по обслуживанию и ремонту тягового подвижного состава казахстанского производства.

Будет налажен выпуск изделий крупного вагонного литья, рельс, стрелочных переводов и стрелочных электроприводов, также производства оборудования систем электроснабжения и сигнализации.

Номенклатура железнодорожной продукции, осваиваемой отечественными товаропроизводителями, будет увеличена до 5 200 тысяч наименований.

В результате указанных мероприятий до 2020 год объем железнодорожной машиностроительной продукции увеличится в 2 раза по сравнению 2012 годом.

Автодорожная отрасль

Обеспечение магистральных связей межрегионального сообщения
(Задача 1)

Согласно прогнозу социально-экономического развития Республики Казахстан до 2018 года, инвестиции станут существенным фактором поддержания экономического роста. Ввиду чего, основной задачей отрасли до 2020 года является реализация проектов обеспечивающих магистральную связь межрегионального сообщения республики. Государственные инвестиции на реализацию крупных инфраструктурных проектов позволят повысить вклад инвестиций в динамику внутреннего спроса. К этим проектам относятся:

завершение реконструкции международного коридора «Западная Европа – Западная КИТАЙ»;

завершение к концу 2020 года 3 крупных проекта по направлениям «Центр – Юг», «Центр – Восток» и «Центр – Запад»;

завершение работы по развитию других международных направлений по республиканской сети «Астана – Костанай – Челябинск», «Таскескен – Бахты», «Омск – Майкапшагай», «Алматы – Ушарал – Достык», «Самара – Уральск – Актобе», «Астрахань – Атырау – Актобе», «Гр. РФ (на Астрахань) – Атырау – Актау – гр. Туркменистана»;

реализация первого концессионного проекта дорожной отрасли «Большая Алматинская Кольцевая автомобильная дорога» (далее – БАКАД).

Обеспечение транзитного потенциала автодорожной инфраструктуры будет достигнуто посредством увеличения процента автомобильных дорог I и II технической категории с общей протяженностью автомобильных дорог республиканского значения к концу 2020 года на 48 %.

Развитие региональной инфраструктуры будет сосредоточено на проектах отвечающих социально-экономическим потребностям местного населения. До конца 2020 года планируется строительство и реконструкция на 1124 км автомобильных дорог областного и районного значения.

Вместе с тем, в рамках реформирования системы управления дорожным сектором, реализация бюджетных инвестиционных проектов по развитию республиканской дорожной сети, а также их ремонт и содержание начиная с 2013 года будет осуществляться на основании государственного задания АО «КазАвтоЖол» (далее – Национальный оператор).

Сокращение отставания межремонтных циклов капитального и среднего ремонта, а также переход на бездефектное содержание (Задача 2)

Ежегодный охват ремонтными работами в течение 10 лет вырос по республиканской сети на 16 %, по местной сети в пять раз. Однако среднегодовые темпы капитального и среднего ремонта не успевают компенсировать пропущенные межремонтные циклы. На сегодняшний день протяженность дорог в стадии разрушения и требующих капитального и среднего ремонта составляют более 56,5 тыс.

км общего пользования, из них 20 % автодороги республиканского значения.

В связи с этим по автомобильным дорогам общего пользования к 2020 году планируется отремонтировать 22 796 км, в том числе: 10 195 км автомобильных дорог республиканского значения и 13 725 км дорог областного и районного значения. Вместе с тем, данные темпы ремонта не позволяют перекрыть потребность в рамках программного периода. При сохранении такой тенденции, компенсировать отставание межремонтных циклов возможно только к 2035 году.

Существенное изменение произойдет в стратегии текущего ремонта и содержания автомобильных дорог общего пользования. Будет осуществлен переход к принципам бездефектного содержания на основе долгосрочных контрактов, с учетом показателей качества и удовлетворенности пользователей автомобильными дорогами.

В рамках реформирования отрасли важным аспектом реформ являются переход на принципы Международной Федерации инженеров-консультантов (International Federation of Consulting Engineers – FIDIC) при реализации проектов за счет республиканского бюджета. Также переход на процессные методы управления дорогами, которые планируются осуществить до 2017 года, ежегодные качественные показатели измерения транспортно-эксплуатационного состояния автодорог республиканского значения будет определяться на основе международного индекса ровности.

Совершенствование механизмов финансирования отрасли
(Задача 3)

Для реализации комплекса мероприятий Программы потребуются значительный объем финансирования, в том числе на развитие, капитальный и средний ремонт, а также содержание и совершенствование системы управления автомобильными дорогами.

Создание конкурентоспособной транзитно-транспортной системы, а также развитие местной сети в рамках Программы предполагают значительный объем финансирования. При этом в целях снижения регионального дисбаланса целевых трансфертов из республиканского бюджета для развития и ремонта автомобильных дорог общего пользования областного и районного значения, а также создания общественной открытости по данному вопросу, планируется методологически урегулировать указанный процесс и усовершенствовать отбор проектов по строительству, реконструкции, капитального и среднего ремонтов автомобильных дорог.

Сбалансированная политика привлечения займов международных финансовых институтов. В настоящее время, отношение правительственного долга к ВВП составляет 12 %. Данный уровень долга не выходит за пределы превышения, которая создает угрозу развитию страны. Исходя из прогнозируемых поступлений и планируемого снижения дефицита, серьезным потенциалом развития дорожной отрасли, являются резервы заемной емкости на внешних рынках долгосрочных

инвестиций. Наряду с этим анализ основных макроэкономических показателей позволяет прогнозировать отсутствие в среднесрочном периоде условий, при которых Казахстан не сможет обеспечить выполнение своих долговых обязательств.

В связи с чем, в дальнейшем данный механизм планируется использовать исходя из финансовых регуляторов, учитывающих выявление потенциальных рисков, сопряженных с государственным долгом.

Повышение доли участия пользователей автомобильных дорог республиканского значения в финансировании содержания дорог. К 2020 году система платности по автомобильным дорогам республиканского значения составит 6 186 тыс. км. Ввод платности на автомобильных дорогах I технической категории («Астана – Щучинск», «Западная Европа – Западный Китай», «Астана – Караганда») будет осуществляться для всех видов автотранспорта, а по II для грузового автотранспорта.

км

| Период, год | 2014 год | 2015 год | 2016 год | 2017 год | 2018 год | 2019 год | 2020 г |
|-----------------------------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|--------|
| Протяженность платных дорог | 211 | 211 | 841 | 3 772 | 4 878 | 5 178 | 6 186 |

В совокупности поступление денежных средств от взимания платы за проезд к 2020 году ожидается в объеме 88,9 млрд. тенге. Это позволит полностью закрыть потребности затрат на содержание платных дорог в пределах нормативного содержания и снизить нагрузку на республиканский бюджет.

Создание условий для участия отечественного и зарубежного капитала в инвестиционных проектах дорожного сектора. Создание оптимальных условий для привлечения «длинных денег» на реализацию инвестиционных проектов дорожного сектора будет заключаться в формировании действенных правовых конструкции на основе принципов государственно-частного партнерства, которое позволит расширить степень участия как отечественного, так и зарубежного капитала.

В частности предлагается использовать механизм привлечения долгосрочных инвестиций и снижение нагрузки на бюджет за счет прямого или же опосредованного перераспределения долговой нагрузки между государством и Национальным оператором. Сумма погашения основного долга осуществляется из бюджета, а процентное вознаграждение Национальным оператором.

Переход на процессные методы управления автомобильными дорогами (Задача 4)

В настоящее время ни на республиканском, ни местном уровне не существуют система управления автомобильными дорогами. Отсутствие основных инвентарных базы данных и программно-аналитических комплексов не способствует выработке рациональной стратегии ремонтно-восстановительных работ. Вместе с тем отсутствие системы управления и инструментов анализа дорожного покрытия делает проблемной по тщательной оценке потребности в содержании дорог. Вместо этого органы управления опираются на неструктурированное знание наиболее проблемных участках

д о р о г .

Во многих западных странах, переход на систематическое использование информационных систем управления активами дорог занимает от 5 до 10 лет для разработки, внедрения и эффективного использования систем.

В рамках Государственной программы планируются до 2017 года полностью перейти на процессные методы управления автомобильными дорогами, которые ориентированы по двум направлениям:

1) к концу 2016 года внедрить систему управления автомобильными дорогами (PMS /HDM либо другие инструменты);

2) к 2017 году запустить пилотные участки интеллектуальных транспортных систем мониторинга за транспортными потоками и погодными условиями на платных автомобильных дорогах.

В основе внедряемых систем управления автомобильными дорогами будут лежать принципы качества, эффективности, экономичности и инновационности.

Создание и последующее обновление базы данных дорожной сети будут основаны на технических и информационных инновациях. Будет расширена практика экспресс диагностики в камеральном режиме и обработки информации о транспортно-эксплуатационном состоянии автомобильных дорог и инженерных сооружений на них (специализированные многофункциональные комплексы по диагностике автомобильных дорог).

Параллельно будет осуществляться последовательная политика в области развития стандартизации, охватывающую данную сферу.

Совершенствование нормативно-технической политики

(Задача 5)

В настоящее время назрела проблема актуализации действующих в отрасли нормативно-технических документов.

Дальнейшее функционирование системы технического регулирования автодорожной отрасли будет ориентировано на учет новых экономических условий, снижение затрат на дорожные работы, гармонизацию отечественных и международных норм, определяющих потребительские свойства автомобильных дорог общего пользования. Для чего к середине 2014 года будет проработана долгосрочная концепция по научно-техническому сопровождению развития автодорожного сектора до 2020 года. В рамках научно-технических программ автодорожной отрасли будут осуществлены научно-исследовательские и опытно конструкторские работы по следующим концептуальным ориентирам:

1) надежная инфраструктура – строительство и ремонт автомобильных дорог, обладающая высоким уровнем прочности и длительным сроком эксплуатации, а также низкими издержками по строительству и содержанию;

2) зеленая инфраструктура – сводится к действиям направленным на минимизацию

негативных воздействий дорожного строительства на окружающую среду и мест
о б и т а н и я ч е л о в е к а ;

3) безопасная и умная инфраструктура – позиция основана на оптимизации потоков трафика для всех участников дорожного движения посредством безопасных конструкции и многофункциональных информационных систем, гарантирующих комфорт и сводящих к минимуму ошибки водителей. Создание методологической основы для внедрения в проекты строительства и реконструкции аудита безопасности, как обязательной части проекта;

4) инфраструктура для человека – создание эргономичной инфраструктуры, учитывающей потребности людей с ограниченными возможностями.

Также в 2014 году планируется создание отраслевого информационного фонда технических регламентов, стандартов и единой информационной системы по техническому регулированию действующей на принципах свободного доступа.

Создание благоприятной институциональной среды для развития и повышения качества придорожного сервисного обслуживания (Задача 6)

В настоящее время вдоль автомобильных дорог республиканского значения расположены 2 357 объектов сервиса, из которых 41 % приходится на автозаправочные станции, 42 % на пункты торговли и питания, 5,3 % занимают гостиницы, 7,3 % – станции технического обслуживания, остальные 4,4 % приходятся на автостоянки. В целом, общая потребность дорог на республиканской сети автомобильных составляет более 400 комплексных объектов сервиса. На сегодняшний день имеется только 44 комплексных объекта с полным охватом всех сервисных услуг, в то же время данные объекты находятся в ведении разных владельцев и различны по дизайну. Вместе с тем большая часть объектов придорожного сервиса не соответствуют минимальным требованиям качества обслуживания и неспособны полноценно обеспечить ими как международные транзитные перевозки, так и внутренний спрос.

Сложившаяся ситуация обусловлена низкой инвестиционной привлекательностью, высокой капиталоемкостью и естественными коммерческими рисками. Также со стороны государства в отношении придорожного сервиса, до настоящего времени, системная политика в их отношении не проводилась.

В рамках Государственной программы, планируется осуществление и развитие придорожного сервиса путем строительства объектов за счет республиканского бюджета, а также за счет привлечения частных инвесторов.

До 2020 года планируется строительство 260 объектов сервиса по утвержденным требованиям :

1) 31 объект сервиса финансируется за счет республиканского бюджета в том числе 12 в рамках проектов по направлениям «Центр – Юг», «Центр – Восток», «Центр – Запад», а остальные 19 – в рамках других проектов реконструкции автодорог. Данные

объекты сервиса будут передаваться Национальным оператором в аренду частным предпринимателям с последующим выкупом;

2) 129 объектов сервиса планируется группировать в комплексные центры за счет привлечения малого и среднего бизнеса, а также планируется строительство новых объектов;

3) 100 существующих объектов планируется преобразовать в сервисные центры в целях развития брендинга, а также планируется новое строительство за счет привлечения крупных компаний, как АО «НК КазМунайГаз», ТОО «Гелиос», ТОО «Газпромнефть Казахстан», ТОО «Sinooil», более 60 % автозаправочных станций которые расположены вдоль автомобильных дорог общего пользования.

Преобразование в комплексные объекты сервиса планируется доукомплектованием существующих объектов недостающими пунктами питания, торговли, гостиницами, кемпингами и АЗС, уже имеющих проведенные инженерные коммуникации (отопление, водоснабжение, электроснабжение и так далее). При этом все комплексные объекты будут соответствовать типовым проектам придорожного сервиса категорий «А», «В», «С».

До 2016 года планируется строительство и преобразование 55 объектов сервиса (21 %), а в период с 2017 – 2018 годы – 85 объектов (33 %) и в период с 2019 – 2020 годы – 120 объектов (46 %).

Вместе с тем для полноценного механизма координации данного сектора малого и среднего предпринимательства предполагается:

1) до 2015 года исследовать ограничения и потенциал развития объектов придорожного сервиса;

2) до 2016 года рассмотреть возможность размещения, строительства и эксплуатации объектов придорожного сервиса (механизм, порядок и условия размещения).

Сближение интересов государства и гражданского общества по актуальным вопросам в дорожном секторе (Задача 7)

В настоящее время взаимодействие с гражданским обществом, в рамках проектов дорожно-строительных работ, ограничивается общественными слушаниями законопроектов и социальными мероприятиями в рамках реализации бюджетных инвестиционных проектов. Вместе с тем превентивный характер механизмов открытого правительства (блоги, обращения граждан, общественные слушания) не стимулирует гражданское общество к конструктивному диалогу.

Отсутствие прямой взаимосвязи создает прецедент «монополии власти» по отношению к объектам естественных монополий. Данный фактор в перспективе снижает чувствительность власти к потребностям общества и, как следствие, не позволяет проводить полноценную и структурированную политику, нацеленную,

прежде всего, на пользователей автомобильных дорог.

Для устранения данных пробелов, политика повышения вовлеченного гражданского общества в управлении качеством услуг дорожного сектора будет заключаться в повышении вовлеченности гражданского общества в управлении качеством услуг дорожного сектора путем создания государственными органами «Обратной связи». Так называемые «Обзоры удовлетворенности пользователей автодорог», целью которых является оценка восприятия пользователей качества мероприятий по эксплуатации и содержанию, а также оказанных услуг коммерческого сектора придорожной и н ф р а с т р у к т у р ы .

Для снижения инвестиционных ресурсов и влияния человеческого фактора в 2014 году предполагается создание информационного портала по оценке удовлетворенности пользователей автомобильных дорог с поэтапным переходом на качественные показатели. В связи с чем, до 30 марта 2014 года будет разработана концепция информационного портала с увязкой его качественных показателей с системой бездефектного содержания автодорог.

В качестве результата, данного мероприятия, операторы перейдут от чисто «технической» ориентации только на содержание элементов инфраструктуры к большей ориентированности на оказание услуг и применению подхода, учитывающего удобство пользователей автодорог.

Дополнительно на базе Национального оператора будет организована «Обратная связь» посредством социальных сетей (Twitter, Facebook, Mail.ru и т.д.), блогов и других информационных каналов.

Также, в рамках ликвидации информационного вакуума, начиная с 2014 года, будет выпускаться ведомственная статистическая информация о состоянии дорожно-строительной отрасли Республики Казахстан.

Создание условий для формирования конкурентоспособного кадрового потенциала
(Задача 8)

Учитывая прогнозные объемы работ и важность подготовки высококвалифицированных специалистов, политика развития кадрового потенциала в автодорожной отрасли будет направлена на обеспечение оптимального баланса процессов обновления и сохранения численного и качественного состава кадров в соответствии с потребностями экономики, требованиями законодательства и состоянием рынка труда.

На основе международного опыта предполагается внедрить механизмы формирования образовательной системы на основе сближения «теории» и «практики», путем согласования стандартов образования специальности и дисциплин, а также стимулирования отечественных компаний по подготовке кадров.

Автомобильный транспорт

Развитие инфраструктуры автотранспортной отрасли и строительство автостанций и остановочных пунктов
(Задача 1)

В целях улучшения и создания дополнительной инфраструктуры пассажирских автоперевозок, местными исполнительными органами будет проведена работа по строительству новых и реконструкции существующих автостанций в районных центрах, пунктов обслуживания пассажиров в населенных пунктах (села, аулы), не имеющих автостанций, а также стоянок такси во всех городах.

Ряд проектов по строительству вышеуказанных объектов будет реализован в форме государственно-частного партнерства.

Соответственно роль частного сектора – это инвестиции, строительство, содержание и ведение бизнеса.

Развитие инфраструктуры пассажирских автобусных перевозок позволит увеличить регулярность сообщений и, тем самым, повысит мобильность населения, что очень важно для развития регионов республики.

Модернизация существующих автовокзалов и автостанций для приведения в соответствие с установленными требованиями
(Задача 2)

Для достижения полноценных и качественных услуг в сфере перевозок пассажиров автомобильным транспортом особое внимание будет уделено развитию инфраструктуры существующих автовокзалов и автостанций с учетом международного опыта.

Поэтому внедрение национальных стандартов и повышение требований на услуги автовокзалов и автостанций является важным аспектом.

В этой связи будет проведена работа по приведению автовокзалов и автостанций в соответствие с требованиями законодательства и национальных стандартов в сфере пассажирских перевозок.

Для обеспечения реализации стандартов предусмотрены законодательные нормы по обязательному применению национальных стандартов в области автомобильного транспорта.

Местные исполнительные органы при ведении реестров автовокзалов и автостанций будут учитывать требования национальных стандартов.

Обеспечение населенных пунктов регулярными автобусными сообщениями
(Задача 3)

С учетом того, что железнодорожный и авиационный транспорт имеют ограниченные возможности в охвате населенных пунктов, при котором важную роль играют регулярные автобусные сообщения в перевозке пассажиров.

Количество сельских населенных пунктов с численностью свыше 100 человек, охваченных регулярным пассажирским сообщением, достигло 4938 единиц, что составляет 75 % при общем количестве таких населенных пунктов Казахстана 6623 единицы.

С учетом развития инфраструктуры, автомобильных дорог и перевозчиков до 2020 года, будет обеспечен полный (100 %) охват населенных пунктов регулярными автобусными сообщениями.

В этой связи, при развитии инфраструктуры пассажирских перевозок местными исполнительными органами будут открываться дополнительные регулярные автобусные маршруты.

Увеличение количества официальных перевозчиков такси
(Задача 4)

В Казахстане бизнес таксомоторных перевозок находится на первоначальном этапе развития.

В данное время на рынке таксомоторных перевозок преобладают физические лица и индивидуальные предприниматели, деятельность которых не в полной мере отвечает установленным требованиям. Также наблюдается низкая доля применения инновационных технологий, без которых невозможна организация таксомоторных перевозок на современном уровне.

В этой связи местными исполнительными органами совместно с частными инвесторами за счет средств частных инвестиций будут построены стоянки такси, а также будет создано информационное пространство, обеспечивающее получение населением качественных заказов такси через телекоммуникационные ресурсы и осуществление оплаты оказанных услуг безналичным расчетом.

Увеличение доли участия отечественных перевозчиков на рынке международных автотранспортных услуг
(Задача 5)

Одним из важных аспектов в увеличении доли отечественных перевозчиков на рынке международных автотранспортных услуг является развитость экспедиторского процесса на рынке международных автотранспортных услуг.

Дальнейшие меры по увеличению конкурентоспособности отечественных перевозчиков позволят увеличить долю отечественных перевозчиков на международном рынке грузоперевозок в 2013 – 2015 году, в среднем, на 6 % и довести ее до пятидесятипроцентного уровня к 2020 году. Для этого будут приняты меры по отмене продажи транзитного бланка разрешения иностранным АТС, усилен контроль проезда иностранных АТС по территории Казахстана, а также, будет проведена протекционистская политика с зарубежными странами по решению проблемных вопросов отечественных перевозчиков. В дальнейшем, с учетом нарастающей тенденции международных перевозок, будут обеспечиваться недопущение снижения

доли отечественных перевозчиков на рынке международных грузоперевозок.

Немаловажным является дальнейшее расширение географии перевозок грузов путем заключения межправительственных соглашений с иностранными государствами и участия в международных договорах в области автомобильного транспорта.

Обеспечение эксплуатационной безопасности парка АТС
(Задача 6)

В целях повышения безопасности транспортной отрасли Республики Казахстан, создания благоприятных условий для снижения смертности от последствий дорожно-транспортных происшествий на территории Республики Казахстан будет создана система экстренного вызова при авариях и катастрофах (ЭВАК).

Создание системы ЭВАК направлено на снижение времени реагирования экстренных оперативных служб при дорожно-транспортных происшествиях на автомобильных дорогах и позволит увеличить результативность спасательных мероприятий.

В целях снижения административных барьеров, сокращения коррупционных рисков, обеспечения сохранности автомобильных дорог, необходимо продолжить работу по внедрению автоматизированной системы контроля АТС в движении и интенсивности движения.

Данная система позволит измерять весовые параметры автотранспорта в движении, осуществлять подсчет интенсивности движения, исключить прямой контакт инспектора и перевозчика, автоматизировать процесс контроля и взвешивания АТС, а также необоснованные остановки АТС.

Только в 2014 году будут установлены 18 устройств для измерения весовых и габаритных параметров. В дальнейшем в рамках реализации проектов по реконструкции и капитальному ремонту автомобильных дорог, общее количество систем на наиболее интенсивных участках автомобильных дорог республиканского значения до 2016 года будет доведено до 80.

Обеспечение безопасности и качества пассажирских перевозок будет достигаться через обновление парка АТС и совершенствование системы технического осмотра.

Водный транспорт

Расширение портовой инфраструктуры
(Задача 1)

Существующие потребности роста обработки сухих грузов в порту Актау будут обеспечены за счет реализации проекта расширения порта в северном направлении, который завершится в 2015 году.

В рамках первого этапа расширения порта Актау построены защитные гидротехнические сооружения. В 2013 году начаты дноуглубительные работы в

расширяемой части акватории порта, а уже с 2014 года начнется строительство трех
с у х о г р у з н ы х т е р м и н а л о в .

В результате будет обеспечен рост пропускной способности порта Актау на 2,5 млн.
т о н н .

Увеличению пропускной способности также способствуют принимаемые меры по
повышению качества обслуживания в порту Актау. В частности, будет
автоматизирована система управления производственным процессом Актауского порта
(автоматизация погрузочно-разгрузочных работ и оптимизация складских операций), а
также продолжится работа по совершенствованию процесса оформления документов.

В рамках Программы пропускная способность морского порта Актау к 2020 году
будет увеличена с 16,8 до 20,5 млн. тонн за счет успешной реализации вышеуказанных
проектов, а также реконструкции 12-го причала порта Актау и строительства нового 11
- г о п р и ч а л а .

Кроме того, планируется строительство пяти причалов и модернизация двух
паромных переправ в рамках расширения речной инфраструктуры.

В рамках реализации инфраструктурных проектов водного транспорта будет
рассмотрен вопрос по привлечению частных инвестиций на основе
государственно-частного партнерства.

Проведение эффективной тарифной политики порта Актау
(Задача 2)

Для перевалки генеральных грузов при увеличении проектной мощности порта,
потребуется максимальное использование всех резервов имеющихся в порту, как
технических средств, так и трудовых ресурсов.

В связи с вышеизложенным для выхода на безубыточное финансовое положение
портом будут приняты меры по поэтапному повышению тарифов на услуги
погрузочно-разгрузочных работ, выполняемых силами и средствами порта, в
соответствии с законодательством Республики Казахстан по регулированию
естественных монополий и регулируемых рынках, для инвестирования
инфраструктурных программ, проектов и повышения качества предоставляемых
п о р т о м у с л у г .

Кроме того, будет проработан вопрос на предмет выведения услуг
погрузочно-разгрузочных работ, выполняемых силами и средствами порта из
монопольного сектора, в соответствии с законодательством Республики Казахстан о
естественных монополиях и регулируемых рынках.

Повышение конкурентоспособности национального флота
(Задача 3)

Для повышения конкурентоспособности торгового флота Казахстану необходимо
создать равные условия для казахстанских судоходных компаний не ниже уровня,
существующих в прикаспийских государствах.

Одним из направлений по выходу из ситуации, в которой находится морской транспорт, является создание Международного судового реестра Республики Казахстан на основе международного опыта.

Международные реестры судов призваны помочь судовладельцам сократить затраты, повысить конкурентоспособность на мировом фрахтовом рынке и соответственно противодействовать утечке национального тоннажа под «удобные» флаги.

Как и во всем мире основная цель создания Международного судового реестра Республики Казахстан является не получение доходов от регистрации судов, а положительный эффект для экономики страны в целом, включая защита внешней торговли от резких колебаний фрахтового рынка, обеспечение экономической безопасности экспортно-импортных операций, оживление отраслей экономики, связанных с морским судоходством.

В этой связи законодательно закреплено создание Международного судового реестра Республики Казахстан. Данный реестр предусматривает освобождение от налога на транспорт зарегистрированных в нем судов.

На фоне увеличивающегося грузооборота сухих и паромных грузов, перспективного роста транзитного грузопотока через порт Актау планируется до 2014 года приобрести два сухогруза, а также к 2020 году планируется ввести в действие два универсальных парома, три сухогруза и два контейнеровоза под казахстанским флагом на Каспийском море.

Развитие судоремонтно-судостроительного производства
(Задача 4)

В целях развития сервисного производства будет построен судоремонтный/судостроительный завод в районе поселка Курык. Размещение указанного завода обусловлено отсутствием на казахстанском побережье Каспийского моря производств по строительству новых судов и судоремонту, способных предоставить полный и качественный ремонт крупных судов весом свыше 600 тонн. На этом заводе предполагается строительство судов для нефтегазового сектора, а также специальных судов различного назначения. При недостаточности судоремонтных мощностей дополнительно будут использованы мощности заводов металлоконструкций ТОО «Ерсай» и ТОО «Кеппел».

Подготовка кадров
(Задача 5)

Для развития кадрового потенциала предполагается приведение системы подготовки кадров морского транспорта в соответствие международным требованиям, укрепление материально-технической базы высших учебных заведений, обеспечение курсантов плавательной практикой и государственными грантами по морским специальностям, внедрение национальной системы квалификации путем разработки

отраслевых рамок квалификаций и профессиональных стандартов, переобучение и повышение квалификации, в том числе на иностранных языках, что позволит повысить конкурентоспособность казахстанских специалистов на отечественном и международном рынках труда.

В результате к 2016 году предполагается войти в «Белый список» ИМО по подготовке кадров, что обеспечит увеличение местного содержания в составе экипажей морских судов, и в дальнейшем признание казахстанских дипломов во всех иностранных портах мира.

Развитие внутреннего водного транспорта
(Задача 6)

В целях развития речного судоходства и удовлетворения потребности населения и хозяйствующих субъектов в услугах, оказываемых речным транспортом Республики Казахстан, предусматривается реализация следующих мероприятий:

1) обновление 36 судов государственного технического флота, которое повышает эффективность проводимых работ по обеспечению безопасности судоходства и оказывающее влияние на снижение затрат по содержанию водных путей;

2) строительство защитного судоходного гидротехнического сооружения Шульбинского шлюза с целью доведения высоты плотины шлюза до уровня плотины ГЭС и исключения вероятности затопления шлюза в период весеннего половодья;

3) строительство пяти причальных сооружений с грузонакопительными складскими площадями и модернизация двух паромных переправ, что позволят обеспечить загрузку речного транспорта в навигационный период, в том числе при перевозке транзитных грузов.

Реализация указанных мероприятий обеспечит увеличение объема грузоперевозок речным транспортом до 2,5 млн. тонн в год, в том числе в Иртышском бассейне – 1,92 млн. тонн, в Урало-Каспийском бассейне – 0,5 млн. тонн и в Или-Балхашском бассейне – 0,08 млн. тонн.

Повышение уровня безопасности на водном транспорте
(Задача 7)

Для повышения уровня безопасности на водном транспорте будут приняты следующие меры:

1) обеспечение организации контроля на морском транспорте в соответствии с требованиями конвенций, принятых Международной морской организацией;

2) обмен опытом в целях повышения квалификации работников, осуществляющих контроль на водном транспорте, в соответствующих организациях и государственных органах стран ближнего и дальнего зарубежья;

3) поэтапное обновление служебного водного транспорта Комитета транспортного контроля Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан осуществляющий контрольно-надзорную деятельность.

регулярных рейсах. Основным направлением авиационной отрасли, сосредоточенным на ужесточение требований по обеспечению безопасности полетов является поэтапное внедрение Европейских требований до 2020 года.

Развитие наземной инфраструктуры (Задача 2)

Одной из проблем развития наземной инфраструктуры являются техническое и финансовое состояния аэропортов. В целях создания единой системы и разработки действенного механизма по улучшению состояния и решению проблемных вопросов будет разработана и реализована Стратегия (мастер-план) развития аэропортов. Аэропорты, находящиеся в различных формах государственной собственности, будут переданы в республиканскую собственность для последующего обеспечения системного подхода к способу управления.

В дальнейшем с учетом положений новой Стратегии развития для систематизации процессов управления с учетом международного опыта возможна передача в доверительное управление Национальному мультимодальному транспортно-логистическому оператору некоторых аэропортов, находящихся в различных формах государственной собственности (республиканской, коммунальной, АО «ФНБ «Самрук-Казына»). При этом будет обеспечен единый системный подход к управлению перевозками и логистическому обеспечению в авиационных, автомобильных и железнодорожных сферах.

Кроме того, для приведения инфраструктуры аэропортов в соответствие с требованиями международных стандартов по безопасности полетов и сервису будет проведена работа по техническому оснащению аэропортовой инфраструктуры.

В 2014 – 2015 годах аэропорты Казахстана будут проходить аудит по безопасности наземного обслуживания ISAGO.

К 2020 году 18 аэродромов будут соответствовать требованиям ИКАО.

В рамках подготовки к EXPO – 2017 в аэропорту г. Алматы будет построен новый терминал. В аэропорту г. Астаны будут проведены работы по расширению аэровокзального комплекса и реконструкция взлетно-посадочной полосы, рулежных дорожек, перрона.

К 2020 году в стране будут действовать 4 аэропорта-хабы: аэропорты гг. Астаны, Алматы, Актобе и Караганда.

К 2015 году будет разработан план навигации, основанный на характеристиках PBN в воздушном пространстве Республики Казахстан. PBN будет внедряться за счет применения систем ближней навигации по технологиям VOR/DME и DME/DME, а также глобальной навигационной спутниковой системы GNSS. При внедрении PBN будут учитываться интенсивность воздушного движения, готовность парка воздушных судов, состояние и перспективы развития наземной инфраструктуры средств связи, навигации и наблюдения, и ряд других факторов, связанных с особенностями

В рамках реконструкции взлетно-посадочных полос и пассажирских терминалов аэропортов страны будет проработан вопрос реализации проектов в форме государственно-частного партнерства.

Р а з в и т и е м а л о й а в и а ц и и (Задача 3)

Развитие малой авиации направлено на удовлетворение потребности населения в услугах авиатранспорта для обеспечения областных центров оперативной транспортной связью с отдаленными районами, где слабо развита автомобильная и железнодорожная сеть. Кроме того, развитая инфраструктура сети аэродромов малой авиации окажет содействие в решении вопросов доставки сил экстренного реагирования при случаях возникновения чрезвычайных ситуации природного или техногенного характера, а также для экстренной санитарной эвакуации больных в медицинские организации областного значения.

Будет создана необходимая инфраструктура для развития малой авиации. Будут построены и реконструированы 5 аэродромов местных воздушных линий в крупных районных пунктах с возможностью приема воздушных судов до 50 тонн взлетной массы (50 – 70 пассажироместимостью) и 11 аэродромов для воздушных судов с взлетной массой 10 – 15 тонн (10 – 30 пассажироместимостью).

Кроме того, в период 2014 – 2020 годы будут созданы условия для развития авиационных услуг в сегменте малой авиации путем стимулирования отечественных авиаконструктивных компаний.

В результате будет обеспечена коммерческая привлекательность для авиаперевозчиков, устойчивый рост спроса и предложений по сектору малой авиации со стороны населения по опыту зарубежных развитых стран.

В целом для развития малой авиации будут задействованы средства из местного и республиканского бюджета, а также привлечение частных инвесторов.

Обновление парка воздушных судов (Задача 4)

Обновление парка воздушных судов необходимо в целях замены устаревших на новые типы, имеющие лучшие технические параметры с современным оборудованием и усовершенствованной системой обеспечения безопасности.

В целях уменьшения эксплуатационных расходов, снижения себестоимости летного часа казахстанские авиакомпании будут ориентированы на приобретение воздушных судов в собственность, в том числе и способом финансового лизинга, а также операционным лизингом.

Для развития местной воздушной линии отечественными авиационными компаниями будут приобретены и ремоторизованы порядка 30 воздушных судов.

Либерализация рынка авиаперевозок (Задача 5)

На сегодняшний день в целях развития конкурентной среды и функционирования механизма саморегулирования предусмотрен упрощенный порядок допуска казахстанских авиакомпаний на внутренний рынок авиаперевозок. Разработаны новые квалификационные требования к авиаперевозчикам, на основе которых казахстанские авиакомпании могут допускаться на рынок внутренних авиаперевозок без конкурса, за исключением субсидируемых направлений. Данные изменения будут способствовать повышению безопасности, развитию конкуренции на рынке авиаперевозок, снижению тарифов на авиабилеты, расширению географии полетов и соответственно развитию регионов страны.

Приоритетом при либерализации рынка являются увеличение объемов услуг аэропортов и развитие конкурентоспособности казахстанских авиакомпаний в сегменте международных авиаперевозок.

В этих целях предусматривается поэтапная либерализация, обеспечивающая последовательный переход с соблюдением интересов государства и казахстанских авиапредприятий.

На первом этапе по межправительственным соглашениям будет осуществлена замена принципов ограничения количества частот между странами на регулирование частот между парами городов, что даст возможность открыть доступ к международным рынкам для региональных аэропортов и авиакомпаний, а также существенно расширить географию полетов.

На втором этапе по всем межправительственным соглашениям будет предложено снятие ограничений по количеству назначенных авиационных перевозчиков и увеличить количество разрешенных пунктов.

На третьем этапе будут отменены ежегодные конкурсы на существующие международные маршруты. Конкурсы будут проводиться только на новые или свободные частоты и маршруты, по тем направлениям, где планы отечественных перевозчиков превышают имеющиеся ограничения. Допуск перевозчиков будет производиться на основе квалификационных требований в целях обеспечения стабильности и преємственности.

На четвертом этапе будет проведена работа (путем переговоров с авиационными властями других стран) по снятию ограничений по частотам в тех направлениях, где не удовлетворены запросы отечественных перевозчиков, и тем самым исключает необходимость ограничения свобод и в проведении конкурсов.

Подготовка кадров (Задача 6)

Для подготовки высококвалифицированных авиационных специалистов будет разработан механизм усовершенствования учебных процессов, оснащения учебных

организаций современными техническими средствами (тренажерами) и высококвалифицированным преподавательским составом.

Авиапредприятиями создаются собственные учебные подразделения, решающие небольшую часть локальных задач. Это связано с тем, что обучение не является основной деятельностью авиапредприятий, а организация крупной учебной структуры требует больших капиталовложений при отсутствии окупаемости, особенно на начальных этапах. Большие средства затрачиваются на подготовку специалистов за рубежом.

Кадровый вопрос авиационных властей также актуален и для авиационных учебных центров. Подготовку авиационных специалистов будут проводить инструкторы с уровнем квалификации не ниже, чем в эксплуатационных предприятиях, с соответствующим материальным стимулированием и уровнем заработной платы. Особую значимость имеют внедрение международных стандартов в области качества, выполнение требований стандартов ИКАО, профессиональных стандартов и рекомендаций ИАТА.

В этой связи к 2014 году будут гармонизированы национальные стандарты со стандартами ИКАО.

В 2013 – 2014 годах будут определены основные направления в профессиональной подготовке в соответствии с потребностями авиапредприятий, которые будут реализованы в авиационных учебных центрах.

В 2014 году будет завершено создание Центра по авиационной безопасности ИКАО на базе Академии гражданской авиации, изменена сфера деятельности центра по обеспечению безопасности полетов, которая охватит все стороны, связанные с профессиональной подготовкой. Данный центр будет осуществлять подготовку согласно с официальным курсам и сертифицированными инструкторами ИКАО, а выдаваемый сертификат будет являться квалификационным документом.

К 2015 году по международной стипендии Президента Республики Казахстан «Болашак» будет предусмотрена стажировка и переподготовка 30 инструкторов авиационных учебных центров, а также подготовка 20 авиационных специалистов.

Для формирования целевой заявки в транспортной отрасли в 2014 году будет определен список ведущих зарубежных высших учебных заведений для обучения по программам магистратуры и докторантуры PhD, а также специализированных центров по повышению квалификации в рамках стажировок по программе «Болашак».

В целях усиления кадрового потенциала и повышению квалификации высших учебных заведений Республики Казахстан, осуществляющих базовую подготовку авиационных специалистов, в 2014 году будет разработана целевая программа научно-исследовательских стажировок, программа переподготовки и повышения квалификации профессорско-преподавательского состава за рубежом, в том числе в рамках программы «Болашак».

Развитие и интеграция транспортно-логистической системы Республики Казахстан в международную транспортную систему

Привлечение транзитных грузов, в том числе между Китаем и странами ЕС, уходящих в обход Казахстана
(Задача 1)

В целях становления Казахстана торгово-логистическим и деловым хабом Евразийского региона будет проведена активная работа по налаживанию сотрудничества с мировыми лидерами в области логистики.

Согласно Государственному плану будет налажено сотрудничество с компанией «DP World» в области развития морского порта Актау и сухих терминальных мощностей (Хоргос), а также мультимодальных перевозок, что даст мощный толчок развитию транспортно-логистической системы и расширению транзитного потенциала нашей с т р а н ы .

Для привлечения дополнительных грузопотоков на маршруты Казахстана и продажи отечественных транспортно-логистических продуктов за рубежом в рамках проекта «Глобальный партнер» будет проработан вопрос по заключению стратегических соглашений по сопровождению проектов совместно с глобальными транспортно-логистическими партнерами, потенциальными грузоотправителями и крупными производителями Восточной Азии, России, Европы и других стран.

Также будет проведен комплексный анализ грузов, в первую очередь по товарам, сроки поставки которых критичны, между Юго-Восточной Азией, Китаем и странами ЕС, проходящих в обход территории Казахстана через Транссибирский железнодорожный магистраль, по морскому пути через Суэцкий канал, а также через транспортные коридоры Среднеазиатских стран.

По итогам проведенного анализа будет определен перечень товаров, в том числе с учетом товаров, сроки поставки которых критичны, которые перевозятся в обход Казахстана. После чего будет разработан комплексный план по привлечению данных грузов, уходящих в обход Казахстана, в том числе с учетом ведения переговоров с каждой компанией и государственными органами зарубежных стран, имеющих потенциалы по направлению грузов через Казахстан.

Кроме того, будет проработан вопрос по популяризации казахстанских транзитных коридоров в зарубежных странах путем направления информативных записок и рекламных брошюр о казахстанских транспортных коридорах через дипломатические каналы и проведения роуд-шоу мероприятий.

Все это будет способствовать привлечению транзита и развитию хабовой дистрибуции через территорию Казахстана.

Развитие транспортных коридоров внутри страны и обеспечение их интеграции в систему транспортной инфраструктуры за пределами Казахстана (Задача 2)

На сегодняшний день основной объем транзитных грузов перевозятся по следующим коридорам:

1. Среднеазиатский коридор – 10 млн. тонн по итогам 2012 года;
2. Север – Юг – 3 млн. тонн по итогам 2012 года;
3. Южный ТАЖМ – 2,7 млн. тонн по итогам 2012 года;
4. Северный ТАЖМ – 0,6 млн. тонн по итогам 2012 года;
5. Другие коридоры порядка 1,5 млн. тонн по итогам 2012 года.

Учитывая, что вышеуказанные коридоры уже зарекомендовали себя в качестве основных транзитных коридоров по территории Республики Казахстан, в рамках Программы основной упор будет направлен на создание других транспортных коридоров, а также на улучшение инфраструктуры действующих коридоров.

Так, принимая во внимание активное развитие западных регионов Китая и увеличение товарооборота между Китаем и ЕС, создаются новый коридор «Западная Европа и Западный Китай» и с учетом строительства железнодорожной линии «Жезказган – Бейнеу» железнодорожный коридор «Восток – Запад», с основными точками входа грузов на станциях «Достык» и «Алтынколь».

Автомобильный коридор «Западная Европа – Западный Китай», общая протяженность которого по территории Республики Казахстан составляет 2 787 км, от Хоргоса на границе с КНР, до Мартука на границе с Российской Федерацией с выходом на Оренбург будет завершен к 2015 году, и к 2020 году обеспечит пропуск не менее 3 млн. тонн транзитных грузов.

Проект по строительству железнодорожной линии «Жезказган – Бейнеу», протяженностью 988 км позволит сократить расстояние транзитных перевозок до 1 200 км от станций «Достык» и «Алтынколь» в морской порт Актау.

В глобальном транзите маршрут способствует открытию транспортного коридора «ТРАСЕКА» через Актау и Баку (Азербайджан) в Турцию и страны Южной Европы, интегрируясь при этом с новой железнодорожной веткой «Ахалкалаки (Грузия) – Карс (Турция)», а также обеспечит выход по железнодорожной линии «Узень – Берекет (Туркменистан) – Горган (Иран)» в страны Персидского залива, что открывает новый маршрут коридора «Север – Юг».

Так, в целях обеспечения эффективной интеграции вышеуказанных коридоров к транспортной инфраструктуре соседних стран, пропускная способность станций «Достык» и «Алтынколь» к 2020 году будет увеличена 17,7 млн. тонн и 5 млн. тонн до 25 млн. тонн и 20 млн. тонн соответственно.

В целях превращения специальной экономической зоны «Хоргос – Восточные

ворота» в грузоперевалочный узел для продвижения грузов между Китаем, странами Таможенного союза и Центральной Азии, обеспечения эффективного осуществления деятельности на территории Международного центра приграничного сотрудничества «Хоргос», будет проработан вопрос по созданию индустриально-логистического хаба в специальной экономической зоне «Хоргос – Восточные ворота», предусматривающий технологическую увязку специальной экономической зоны, железнодорожной линии «Коргас – Жетыген» и автомагистрали «Западная Европа – Западный Китай».

Координация деятельности хаба «Хоргос» с морским портом Актау, как основным казахстанским транспортным узлом на международных коридорах «ТРАСЕКА» и «Север – Юг» позволит создать эффективный маршрут для продвижения грузов из западных и центральных регионов Китая в Иран, страны Персидского залива, Турцию и страны Европы.

В этой связи в рамках Программы пропускная способность морского порта Актау к 2020 году будет увеличена с 16,8 до 20,5 млн. тонн, для чего будут проведены дноуглубительные работы и строительство трех сухогрузных терминалов, будет автоматизирована погрузочно-разгрузочная работа, 12-й причал порта Актау пройдет полную реконструкцию, а также будет построен новый 11-й причал.

Кроме того, будет разработан комплексный план мероприятий по развитию каждого транспортного коридора с учетом анализа их физических и нефизических проблем, а также возможности интеграции в международную транспортную систему.

Оптимизация экспортных, импортных и транзитных операций на территории Казахстана
(Задача 3)

Развитие таможенного дела, основанного на комплексном подходе к модернизации таможенной службы, сегодня, направлены на повышение эффективности таможенного контроля и таможенного оформления, ускорение и транспарентность таможенных процедур, упрощение таможенных формальностей для бизнеса, улучшение инвестиционного климата, развитие внешнеторговых отношений, транспортной и коммуникационной инфраструктуры.

С учетом экономической безопасности единой таможенной территории, принимаются меры по дальнейшему укреплению таможенных постов, расположенных на внешних рубежах Таможенного союза, проводится их реконструкции, модернизации и дооснащении техники, позволяющие увеличить грузопоток.

В целях развития таможенной службы Республики Казахстан и приведения деятельности таможенной службы в соответствие с международными стандартами и требованиями по вступлению во Всемирную торговую организацию необходима дальнейшая модернизация системы транзита.

Упрощению контролируемых процедур на границе способствует реализация проекта автоматизации документооборота на транспорте «Электронный поезд». «

Электронный поезд» – организация предварительного информирования таможенных органов на границе и заблаговременного оформления документов на основе ИТ-технологий по принципу «документ впереди поезда» в рамках технологической схемы взаимодействия участников международных перевозок из Китая через станции «Д о с т ы к» и «А л т ы н к о л ь».

При этом необходимо интегрировать весь комплекс транспортно-логистических услуг в сервис автоматической системы управления всеми видами транспорта «АСУ Л о г и с т и к а».

В целях оптимизации транзитных операций будет проработан вопрос по организации перевозок грузов из Китая транзитом через территории Казахстана, России и Беларуси с использованием накладной ЦИМ/СМГС, позволяющей сократить время на пересечение границ.

Кроме того, в рамках работы совместной рабочей группы Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан и Министерства финансов Республики Казахстан по улучшению показателя индикатора «Международная торговля» рейтинга Всемирного банка «Doing Business» будет разработан комплексный план по оптимизации экспортных, импортных и транзитных операций на территории Республики Казахстан, в том числе с учетом механизма сокращения (автоматизация) сроков и количества разрешительных документов для таких операций.

Также в рамках работы совместной рабочей группы Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан и Министерства финансов Республики Казахстан по созданию условий для развития инфраструктуры транспортно-логистических центров будут проработаны следующие вопросы:

создание многополосных пограничных пунктов пропуска в целях устранения эффекта «узкого горлышка», связанного с ограниченным количеством полос перемещения транспортных средств;

модернизация пограничных пунктов пропуска и перегрузочных мест с целью увеличения пропускной способности приграничных станций;

строительство транспортно-логистических центров на принципах государственно-частного партнерства в приграничных автомобильных пунктах пропуска, расположенных в казахстанско-китайской границе и пунктах пропуска морского порта Актау и Тажен с целью обеспечения потребности растущего объема перевалки грузов, подлежащих обработке на транспортно-логистических центрах.

Улучшение позиции Казахстана в индексе эффективности логистики (LPI) Всемирного банка

(Задача 4)

В качестве целевых показателей реализации планов по улучшению логистического климата в Казахстане к 2020 году является 40-е место в рейтинге логистической эффективности LPI Всемирного Банка.

Работа в формате межведомственной комиссии по развитию логистической системы и транзитного потенциала при Правительстве, активная позиция всех вовлеченных государственных структур и заинтересованных организаций и их закрепление за соответствующими их компетенции поиндикаторами индекса LPI будут способствовать повышению позиций страны в данном рейтинге.

Кроме того, в настоящее время совместно со Всемирным банком ведется исследовательская работа по совершенствованию и дальнейшему развитию логистической системы в Республике Казахстан.

Результатом данной работы станет разработка комплексного плана по улучшению позиции Казахстана в индексе эффективности LPI Всемирного банка с указанием ответственных государственных органов по каждому мероприятию.

Создание внутренней и внешней терминальной сети Республики Казахстан (Задача 5)

Создание внутренней терминальной сети. Для удовлетворения потребностей казахстанских экспортеров и реализации транзитного потенциала необходимо создать мощную сеть транспортно-логистических центров как внутри страны, так и за рубежом, чтобы иметь возможность влиять на формирование грузовой базы и вести прямой диалог с грузоотправителями, продвигая преимущества сухопутных маршрутов через Казахстан. При этом для обеспечения экономической эффективности трансконтинентальных коридоров крайне важно присутствие как в местах зарождения и погашения торговых потоков, так и в формировании обратного грузопотока через прямое владение объектами транспортно-логистической инфраструктуры, партнерства и а л ь я н с ы .

Формирование общеевропейской системы товародвижения предусматривает наличие нескольких опорных европейских логистических центров и взаимодействующих с ними региональных логистических транспортно-распределительных центров. Такое решение призвано обеспечить спрямление маршрутов и ускорить продвижение товароматериальных потоков, обеспечить непрерывность процесса товародвижения.

Используя европейский опыт, опорная часть системы будет базироваться в сети приграничных транспортно-логистических центров, из которых наибольшее значение будут иметь Восточные ворота – Хоргос и Достык и Западные ворота – порт Актау, и транспортно-логистических центрах в местах зарождения экспортных и пересечении т р а н з и т н ы х п о т о к о в .

Обязательные условия при образовании хабов – мультимодальность и развитая с е р в и с н а я и н ф р а с т р у к т у р а .

Создание внешней терминальной сети и сети агентских пунктов. В условиях глобализации для дальнейшего продвижения на внешние рынки Казахстану необходимо выстроить стратегию международного присутствия путем развития

терминально-сервисной инфраструктуры не только внутри страны, но и за ее пределами, преимущественно на существующих торговых направлениях между Азией и Европой. При этом приоритетной задачей является развитие агентской сети продаж транспортно-логистических услуг (логистических продуктов по принципу «Одного окна»), строительство или аренда терминальных мощностей в морских и «сухих» портах Каспийского, Черноморского и Балтийского бассейнов, в Китае, России, странах ЕС, Персидского залива.

Сеть транспортно-логистических центров, связанная централизованной системой управления и единым технологическим процессом, обеспечит связность Казахстана и стран-участниц международных транспортных коридоров, а также выход на ключевые морские торговые пути в направлении Юго-Восточной Азии и Европы.

Основная транзитная ось данной системы Ляньюньган/Чунцин/Урумчи – Достык/Алтынколь (Хоргос) и далее в Россию/Беларусь/Украину/Прибалтику страны Европы будет работать на притяжение через Казахстан грузопотоков преимущественно из Китая и стран ЮВА в Европу и Россию.

Присутствие в китайских центрах Урумчи, Чунцин и Ляньюньган даст возможность влиять на формирование грузовой базы и вести прямой диалог с грузоотправителями, продвигая преимущества сухопутных маршрутов через Казахстан.

Ключевым проектом в данном направлении является строительство собственной терминальной инфраструктуры в порту Ляньюньган для консолидации грузопотоков по направлению в/из Юго-Восточной Азии, одним из перспективных направлений развития торговли Казахстана.

Кроме того, учитывая большой потенциал экспорта сельскохозяйственной продукции, в первую очередь зерна и мяса, будет проработан вопрос создания (приобретения) торгово-логистических комплексов в России, которые позволят нарастить экспорт мяса на внешние рынки до 180 тысяч тонн к 2020 году и продвигать мясную продукцию отечественных производителей на внешнем рынке.

В свою очередь присутствие в местах погашения потоков крайне важно как с точки зрения услуг последней мили, так и в части формирования обратного грузопотока, без чего невозможна экономическая эффективность данного трансконтинентального коридора.

Обеспечение единой системы перемещения транзитных грузов по территории Республики Казахстан (Задача б)

Обеспечение конкурентоспособности транспортно-логистической системы Казахстана требует формирования благоприятной институциональной среды. По оценкам Всемирного Банка, основные издержки и, соответственно, низкий показатель в международной торговле формируются за счет высокочрезмерной логистики, куда входят, в том числе и процедуры оформления разрешительных документов, и их

б о л ь ш о й

п е р е ч е н ь .

Также, важным аспектом является проработка вопроса необходимости организации мультимодальных перевозок с учетом оптимальных схем взаимодействия структур, участвующих в организации мультимодальных перевозок, распределение функций и ответственности, разработка регламента договорных производственно-структурных взаимоотношений между участниками мультимодальных перевозок – перевозчиком, оператором смешанных перевозок, грузоотправителями и грузополучателями.

Анализ лучшей международной практики и опыт функционирования глобальных лидеров на рынке транспортно-логистических услуг показывают, что достижение наивысших стандартов качества сервиса и финансовых показателей бизнеса достигнуто ими в условиях максимального благоприятствования и поддержки со стороны государства, особенно на этапе их становления в национальном масштабе.

В этой связи будут проработаны следующие вопросы:

создание единой системы отношений и взаимодействия в области перемещения транзитных грузов по территории Республики Казахстан между транспортными организациями, пользователями их услуг и представителями местных и центральных государственных органов;

проведение единой тарифной политики при осуществлении смешанных транзитных перевозок.

Институциональное реформирование транспортно-логистической отрасли (Задача 7)

Логистический оператор, АО «НК «КТЖ», объединяя в себе все транспортные активы (аэропорты, морской порт Актау, Хоргос) и являясь единым центром транспортно-логистических услуг, станет координатором грузопотоков, обеспечивающим загрузку транспортной инфраструктуры и предоставляющим качественный сервис (скорость, сервис, стоимость, стабильность, сохранность), тем самым повышая эффективность и конкурентоспособность казахстанских транспортных коридоров.

Сбалансированное управление активами позволит оптимизировать инвестиционные расходы, а комплексная увязка транспортного сервиса между ними обеспечит прогнозирование и предсказуемость перевозки, что в сочетании с комплексными услугами единого оператора, позволит предложить клиенту эффективный транспортно-логистический продукт.

Используя доступ ко всем транспортным активам, мультимодальный оператор будет осуществлять транспортно-логистические функции, имея в арсенале расширенную сеть продаж логистических услуг за рубежом, а также возможность создавать альянсы и предприятия с глобальными игроками.

Национальный мультимодальный оператор обеспечит объединение сквозного единого тарифа на все виды транспорта и оптимизацию затрат при прохождении грузов

на территории страны, упростит прохождение грузов и оформление таможенных документов.

Создание Объединенной транспортно-логистической компании в рамках Единого экономического пространства. В рамках интеграционных процессов Единого экономического пространства Казахстаном совместно с Российской Федерацией и Белоруссией будет создана Объединенная транспортно-логистическая компания (Далее – **ОТЛК**).

ОТЛК станет инструментом реализации транзитного потенциала и призвана обеспечить развитие единой транспортно-логистической системы трех стран исходя из единых принципов ценовой политики, взаимного использования парка подвижного состава, внедрения единой технологии транспортных услуг на территории стран **Т а м о ж е н н о г о С о ю з а и Е Э П**.

Создание ОТЛК, как глобального конкурента на транспортном коридоре, позволит усилить конкурентоспособность стран Таможенного Союза и ЕЭП на глобальном рынке транспортно-логистических услуг, обеспечит рост контейнерного бизнеса, повышение качества логистических услуг для конечных клиентов и т.д.

Оптимизация транспортных схем для сокращения сроков и себестоимости перевозок обеспечит конкурентные преимущества, которые позволят национальным железнодорожным компаниям увеличить объемы транзитных грузоперевозок более 1 млн. ДФЭ к 2020 году, а общий грузооборот ОТЛК свыше 4 млн. ДФЭ.

В целях увеличения парка зерновозов будет проработан вопрос создания совместного предприятия с участием казахстанского и российского операторов вагонов-зерновозов АО «Казтеміртранс» и ЗАО «Русагротранс» (РФ). Общий парк зерновозов составит более 10 тысяч единиц, что позволит Казахстану отказаться от ежегодного привлечения арендованного парка зерновозов иностранных железнодорожных администраций для перевозки казахстанского зерна.

6. Инфраструктурное обеспечение развития регионов 6.1. Краткий анализ текущей ситуации

За последние два десятилетия все больше и больше внимание уделяется развитию регионов страны. В настоящее время основная часть населения республики проживает и работает в регионах. В этой связи перед страной стоит конкретная задача – всесторонне обеспечить население регионов всеми аспектами жизнедеятельности, в том числе детскими садами, школами, больницами, инфраструктурой, чистой питьевой водой, а также новыми промышленными предприятиями, которые обеспечат новые рабочие места для населения регионов.

В целом по стране, в том числе и в регионах страны начато развитие агломераций, рассматриваемые как особенные взаимосвязанные территориальные образования,

позволяющие обеспечить комплексность и гармоничность социально-экономического развития и градостроительного планирования городской агломерации.

Во всех регионах республики определены опорные сельские населенные пункты (516 в целом по республике), развитие которых будет реализовано в рамках программ развития территорий областей.

Реализация Государственной программы по форсированному индустриально-инновационному развитию (Далее – ГПФИИР) Республики Казахстан направлено на формирование центров экономического роста страны на основе рациональной территориальной организации и размещении производственных мощностей в регионах республики, при этом достижение поставленных задач напрямую зависит от наличия качественной транспортной инфраструктуры в данных регионах.

Поэтому одной из главных задач данной Программы является создание «инфраструктурных центров», опережающей инфраструктуры транспортной системы внутри каждого региона, а также комплексное обеспечение сел и малых городов, а также «удаленных» населенных пунктов качественной транспортной инфраструктурой.

6.2. Основные задачи

Основными задачами развития транспортной системы регионов Республики Казахстан на 2014 – 2020 годы являются:

- 1) сокращение «экономических расстояний» регионов, в первую очередь формирующихся городских агломераций с центрами в Астане, Алмате, Шымкенте, Актобе и Актау;
- 2) формирование и создание «инфраструктурных центров» регионов;
- 3) комплексное обеспечение сел и малых городов, а также «удаленных» населенных пунктов качественной транспортной инфраструктурой;
- 4) развитие местной воздушной линии;
- 5) создание стимулов для населения к переходу от автомобильного транспорта к общественному транспорту;
- 6) развитие энергоэффективной общественной транспортной системы, предусматривающую минимизацию воздействия городского/регионального транспорта на окружающую среду;
- 7) развитие общественной транспортной системы, предусматривающей рациональную организацию дорожного движения, развитие улично-дорожной сети и обустройства систем уличной парковки;
- 8) развитие индустрии туризма путем создания новой и совершенствования действующей инфраструктуры транспортной системы.

6.3. Основные направления и пути достижения поставленных целей 6.3.1. Стратегия действий обеспечения инфраструктурой для развития регионов

Развитие транспортной системы регионов будет направлено на обеспечение удовлетворения потребностей населения и экономики, а также на комплексное обеспечение малых городов, сел и «удаленных» населенных пунктов качественной транспортной инфраструктурой, для чего будут приняты следующие меры:

1) местными исполнительными органами ко второму кварталу 2014 года программы развития территорий будут дополнены разделом транспорта и приведены в соответствие с положениями данной Программы. Для дополнения программ развития территорий разделом транспорта при акиматах будет создана рабочая группа с привлечением представителей областных акиматов, районных акимов, отраслевого государственного органа по обеспечению реализации государственной политики в области транспорта и иных заинтересованных государственных органов, а также ассоциаций и общественных организаций. Разрабатываемые разделы транспорта программ развития территорий в обязательном порядке подлежат согласованию с отраслевым государственным органом по обеспечению реализации государственной политики в области транспорта;

2) будут приниматься меры по усилению координированности работы отраслевого государственного органа для обеспечения реализации государственной политики в области транспорта с местными исполнительными органами в рамках разработки и реализации раздела транспортной программы развития территорий;

3) будут приняты меры по определению и формированию «инфраструктурных центров» регионов;

4) будут приняты меры по развитию городской/региональной общественной транспортной системы и местной воздушной линий (Далее – МВЛ).

6.3.2. Сокращение «экономических расстояний» регионов, в первую очередь формирующихся городских агломераций с центрами в Астане, Алмате, Шымкенте, Актобе и Актау

Факторами, определяющими привлекательность ведения бизнеса в регионах, в том числе в агломерациях, являются наличие квалифицированной рабочей силы, высокая доступность рынков товаров и услуг, а также развитые транспортные связи с крупнейшими городами региона и мира, легкость передвижения внутри региона и за пределами.

Одним из основных механизмов развития агломераций являются их инфраструктурная обеспеченность, легкость доступности транспортных коммуникаций

внутри агломераций и улучшение их связи с окружающими районами и ключевыми рынками, а также развитие кросс-агломерационной транспортной инфраструктуры.

В этой связи с целью повышения уровня развития регионов, в том числе агломераций в рамках данной Программы будут предусмотрены меры по сокращению физических и «экономических расстояний» между регионами, в первую очередь между формирующимися городскими агломерациями.

Необходимо обеспечить связанность агломераций между собой всем комплексом коммуникационной инфраструктуры, интегрированной транспортной системы путем строительства сетей магистралей.

Так, только в 2012 году запущены два скоростных маршрута по направлению Алматы – Петропавловск, а также маршрут, соединяющий центры двух агломераций – Астаны и Актобе. Данные маршруты сокращают в два раза время в пути.

Кроме того, в 2013 году будут запущены еще две скоростных железнодорожных маршрута, соединяющих центры агломераций, городов Астаны и Алматы с городом Прикаспийского региона – Атырау. Данные маршруты существенно сокращает «экономическое расстояние» между центрами агломераций и Прикаспийским регионом.

Также, в 2014 году по четыре направлениям будут запущены скоростные железнодорожные маршруты, сокращающие «экономическое расстояние» путем уменьшения времени в пути в два раза. Данные маршруты: Астана – Кызылорда, Астана – Защита, Алматы – Защита, а также маршрут, сокращающий «экономическое расстояние» между центрами двух агломераций – Алматы и Актобе.

Особое внимание требуют автомобильные магистрали, соединяющие регионы Казахстана. В данном направлении ведется строительство автомобильной дороги «Западная Европа – Западный Китай», завершение которого намечено на 2015 год. Данная магистральная дорога обеспечит внутри Казахстана транспортную связь между тремя центрами агломераций: Актобе – Шымкент – Алматы. При этом данный автомобильный коридор станет основным транзитным коридором для направления грузов из Китайской народной республики в Европу и обратно.

Кроме того, начата реализация трех проектов по строительству автомобильных дорог по направлениям Центр – Юг, Центр – Восток и Центр – Запад.

Так, проект «Центр – Юг» предполагает строительство и реконструкцию автомобильной дороги, соединяющей центры агломераций Астаны и Алматы через города Караганда и Балхаш.

Строительство и реконструкция автомобильной дороги по направлению Центр – Восток предполагает обеспечить качественную транспортную связь между городами Астана и Усть-Каменогорск через населенные пункты Павлодар и Калбатау.

Также, к 2020 году будет построена и реконструирована автомобильная дорога Астана – Актау, через населенные пункты Аркалык, Шалкар и Бейнеу.

В целом, введение в эксплуатацию всех вышеуказанных проектов обеспечит

качественную транспортную сеть между регионами страны, а также сократит «экономическое расстояние» не только между регионами, но и в первую очередь между формирующимися центрами агломераций.

6.3.3. Формирование «инфраструктурных центров»

Основной задачей территориально-пространственного развития страны является обеспечение поляризованного развития страны посредством стимулирования территориальной концентрации производственных и трудовых ресурсов в «точках роста», экономически перспективных и благоприятных для жизнедеятельности районов .

Региональная политика Казахстана направлена на формирование благоприятных условий и факторов для наращивания внутренней и внешней конкурентоспособности регионов, территориальной концентрации ресурсов труда и капитала в центрах экономического роста, повышения региональной занятости и качества жизни жителей р е с п у б л и к и .

Без опережающего развития всех видов транспортной инфраструктуры, реализация новых инвестиционных проектов в рамках проводимой в стране политики индустриально-инновационного развития будет затруднена.

Это в свою очередь перед транспортной отраслью ставит четкую задачу по созданию опережающей транспортной инфраструктуры с учетом размещения в регионах производственных объектов.

С ростом экономической активности и мобильности населения Республики Казахстан все большее внимание уделяется развитию пассажирского транспорта, повышению качества услуг компаний-перевозчиков. Стратегическим приоритетом в развитии пассажирских перевозок является повышение мобильности населения, которое потребует решения широкого спектра задач в области развития инфраструктуры, доступности транспортных услуг, повышения их безопасности и надежности .

В свою очередь, увеличение мобильности населения Республики Казахстан ставит конкретную задачу перед транспортной системой – обеспечить качественные транспортные услуги высокого уровня комфорта и безопасности, эффективной транспортной связанности ключевых экономических и производственных центров, внутренней связанности регионов страны и агломераций, а также ценовой доступности п е р е в о з о к .

Немаловажную роль в развитии региона играют грузовые перевозки, где эффективно выстроенная транспортно-логистическая система является основным инструментом реализации экономических связей между регионами Казахстана, а также главным проводником экспорта казахстанских товаров на мировые рынки и импорта

зарубежных товаров на внутренние рынки республики.

В этой связи реализация транзитного и экспортного потенциала Республики Казахстан, а также поддержание экономического роста ставят задачу высокой интеграции автомобильных и железнодорожных линий внутри страны, в том числе внутри каждого региона, а также их интеграции в ключевые международные транспортные коридоры для влияния на распределение грузопотоков, высокой скорости, своевременности, доступности и надежности перевозки.

Кроме того, в стране ведется активная работа по развитию регионов, в том числе по развитию агломераций, инфраструктурное обеспечение которых является одним из основных механизмов их развития и улучшение связи агломераций с окружающими районами и ключевыми рынками.

Все вышеуказанные обстоятельства, а именно, увеличение экономической активности и мобильности населения, глобализация внутренних и внешних рынков потребительских товаров, необходимость создания опережающей транспортной инфраструктуры с учетом размещения в регионах производственных объектов, требуют принципиально нового подхода развития транспортной системы регионов. Данная система предусматривает концентрацию транспортной инфраструктуры на локальных территориях развития, которая обеспечит доступ региона в общие межрегиональные и межгосударственные хозяйственные процессы.

Новым подходам по развитию транспортной системы станет формирование «инфраструктурных центров» в регионах страны, которые будут являться частью территории региона, обеспечивать межрегиональную транспортную доступность и связанность ключевых экономических центров региона и страны, мест работы, проживания, производства и потребления товаров, при этом, иметь наибольший межрегиональный пассажиропоток и грузопоток всеми видами транспорта, максимально близко тяготеющий к ядрам агломераций и инфраструктурам транспортных коридоров.

Основной акцент транспортной программы развития территорий будет направлен на формирование данных «инфраструктурных центров» регионов.

Отраслевым государственным органом по обеспечению реализации государственной политики в области транспорта к первому кварталу 2014 года будет разработана и утверждена методика определения «инфраструктурных центров».

При этом формирование «инфраструктурных центров» будет осуществляться в два этапа:

1) первый этап – 2014-2015 годы, является пилотным, в течение которого местными исполнительными органами на основе утвержденной методики определения «инфраструктурных центров» будет проводиться комплексный анализ для выявления частей регионов, имеющих наибольший потенциал к формированию «инфраструктурных центров». По итогам проведенного анализа местными

исполнительными органами Правительством Республики Казахстан будет утвержден перечень «инфраструктурных центров», сформированный на основе предложений местных исполнительных органов.

2) второй этап – 2016-2020 годы, является этапом полномасштабной реализации, в течение которого формируются и создаются «инфраструктурные центры» регионов, направленные на развитие транспортной системы «инфраструктурных центров».

6.3.4. Обеспечение села, малых городов и «удаленных» регионов качественной транспортной инфраструктурой и развитие общественной транспортной системы регионов

При дополнении программ развития территорий разделом транспорта местными исполнительными органами будет определен детальный перечень строительства и реконструкции автостанций, автовокзалов, пунктов обслуживания пассажиров, стоянок такси, автомобильных дорог местной сети и аэродромов МВЛ с учетом их приоритетности в развитии региона, а также развития агломераций в данных регионах. Все вышеуказанные мероприятия войдут в план мероприятий по реализации раздела транспорта программ развития территорий.

Кроме того, в разделе транспорта программ развития территорий особое внимание будет уделено обеспечению жизненно важной транспортной инфраструктуры «удаленных» населенных пунктов регионов. В каждом регионе будет определен перечень «удаленных» населенных пунктов, обеспечение которых качественной транспортной инфраструктурой войдет в план мероприятий по реализации раздела транспорта программ развития территорий. Обеспечение данных населенных пунктов транспортной инфраструктурой, в том числе новыми маршрутными линиями будут рассматриваться местными исполнительными органами в приоритетном порядке на предмет финансирования с учетом их экономической целесообразности и развития опорных сельских населенных пунктов в данных регионах.

Еще одним важным аспектом раздела транспорта программ развития территорий является развитие общественной транспортной системы. В настоящее время дорожная инфраструктура и система общественного транспорта регионов не создаст стимулов для использования населением общественного транспорта, а также для езды на велосипеде.

В этой связи раздел транспорта программ развития территорий будет включать кардинальные меры по созданию в регионах общественной транспортной системы, которая обеспечит населению комфортную доступность к основным видам деятельности, необходимых для жизнеобеспечения, включая работу, образование, услуги торговли и здравоохранения.

Кроме того, в настоящее время города Астана, Алматы, Актау, Актобе и Шымкент

определены центрами пяти агломераций страны.

Для установления границ агломерационного ареала использован метод изохрон, заключающийся в определении границ агломерации, исходя из затрат времени, необходимого для поездки в центр (ядро) агломерации. В качестве границы агломерации принята 1,5-часовая изохрона для агломераций первого уровня (Астана, Алматы и Шымкент) и 1,0-часовая изохрона для агломераций второго уровня (Актау и Актобе). При помощи данного метода определены поселения в пределах территории агломерации.

Раздел транспорта программ развития территорий в соответствующих областях указанных городов-ядер будет включать в себе меры по обеспечению транспортной доступности внутри ареала агломераций, в том числе с точки зрения сокращения «экономического расстояния» между ядрами агломераций и поселениями в пределах территории агломераций.

При этом общественный транспорт в регионах будет обеспечивать надежность и безопасность не только для тех, кто им пользуется, но и для охраны окружающей среды, с точки зрения энергоэффективности транспортных средств.

Так, в настоящее время в Казахстане затраты на транспортировку в себестоимости товаров составляют 8 – 11 %, в то время как данный показатель в промышленно развитых странах индексируется в 4 %. При этом, автодорожный транспорт, в том числе автомобильные перевозки являются основным энергопотребляющим сегментом транспортного сектора, доля которых доходит до 87 %.

В этой связи раздел транспорта программ развития территорий будет также ориентирован на развитие энергоэффективной общественной транспортной системы, предусматривающей минимизацию воздействия городского/регионального транспорта на окружающую среду.

В данном контексте местными исполнительными органами будет рассматриваться положительный опыт акимата г. Алматы по переходу общественного транспорта на газовое топливо.

Конечным результатом дополненного раздела среди транспортных программ развития территорий местными исполнительными органами станет создание стимулов для пассажиров к переходу от автомобильного транспорта к общественному, а также комплексное обеспечение сел, малых городов и «удаленных» регионов качественной транспортной инфраструктурой.

6.3.5. Развитие транспортной инфраструктуры Прикаспийского региона

На основе международного опыта основной фокус по развитию транспортно-логистической системы Казахстана будет направлен на развитие

транспортно-логистических центров в приграничных районах, в том числе в районе морского порта Актау, которые станут западными воротами, обеспечивающими функции транспортного узла между восточными воротами – Хоргос и Достык.

В этой связи будут приниматься меры по обеспечению координации деятельности и максимальной эффективной связанности между двумя вышеуказанными воротами, что позволит создать эффективный маршрут через Казахстан для продвижения грузов из западных и центральных регионов Китая в Иран, страны Персидского залива, Турцию и в страны Европы через Черное море.

Так, в 2012 году было завершено строительство двух железнодорожных линий «Узень – государственная граница с Туркменистаном» протяженностью 146 км и «Жетыген – Коргас» протяженностью 293 км.

Данные проекты позволили сократить расстояние перевозок по территории Казахстана в направлении Китай – страны Персидского залива на 1 000 км, соответственно, сроки доставки грузов на 3 дня.

Кроме того, в настоящее время начат новый проект по строительству железнодорожной линии «Жезказган – Бейнеу» протяженностью 988 км, что позволит сокращать расстояние транзитных перевозок до 1200 км со станций Достык и Алтынколь в морской порт Актау.

Все вышеуказанные проекты повысят объем транзитных грузов через территорию Казахстана, в том числе через морской порт Актау между Китайской Народной Республикой и странами Персидского залива и Европы, а также откроет кратчайший маршрут на рынки вышеуказанных стран для отечественных производителей, ориентированных на экспорт.

В этой связи будет обеспечено бесперебойное функционирование порта Актау с принятием мер по увеличению его пропускной способности для обеспечения потребности роста объема перевозимых грузов, в том числе сухих грузов.

Так, в настоящее время ведется активная работа по расширению порта Актау в северном направлении, которая будет завершена к 2015 году. В рамках данного проекта будут проведены дноуглубительные работы и строительство трех сухогрузных терминалов. Один из строящихся терминалов является зерновым терминалом с мощностью до 1 млн. тонн для транспортировки отечественного зерна в страны Персидского залива.

Кроме того, 12-причал порта Актау пройдет полную реконструкцию, а также будет построен новый 11-причал.

Также, будет автоматизирована погрузочно-разгрузочная работа и оптимизированы складские операции порта Актау, что позволят увеличить пропускную способность порта на 1 млн. тонн.

В результате вышеуказанных работ пропускная способность порта Актау увеличится с 16,8 млн. тонн до 20,5 млн. тонн в год, обеспечив эффективное

функционирование международных транспортных коридоров «Север – Юг» и «Трансазиатский коридор Европа – Кавказ – Азия», а также образующего коридора на территории Казахстана «Восток – Запад».

Вышеуказанные мероприятия обеспечат экономическую и географическую связанность Прикаспийского региона с Центральным и Восточным Казахстаном.

Кроме того, в целях развития качественной инфраструктуры Прикаспийского региона будут приниматься кардинальные меры по развитию водного транспорта в акватории Каспийского моря в районе Атырау, а также по созданию транспортно-логистического хаба международного уровня на базе морского порта А к т а у .

В области автомобильных дорог в рамках данной Программы будет реконструирован участок «Бейнеу – Шетпе – Актау» автомобильной дороги «Атырау–Актау», при этом участок «Бейнеу – Шетпе» будет введен в эксплуатацию в 2 0 1 4 г о д у .

Будет построена новая железнодорожная линия «Ералиево – Курык» в поселке Курык, общей протяженностью 14,4 км.

В целях повышения уровня сервисных услуг по ремонту крупных судов будет построен судоремонтный/судостроительный завод в районе поселка Курык.

Также будет построен региональный транспортно-логистический центр в Урало-Каспийском бассейне с береговой инфраструктурой (краны, складские помещения и т . д .) .

В Атырауской области будут модернизированы паромные переправы в Курмангазинском районе через реку Кигач.

Все вышеуказанные мероприятия создадут новый импульс в развитии инфраструктуры Прикаспийского региона, положительно отразятся на социально-экономическом развитии региона с созданием новых рабочих мест и выведут данный регион на новый этап развития в качестве транспортно-логистического хаба международного уровня.

6.3.6. Развитие индустрии туризма путем создания новой и совершенствования действующей инфраструктуры транспортной системы

В современных условиях развития мировой экономики туризм становится одной из ведущих и динамично развивающихся отраслей. По данным Всемирной туристской организации (ЮНВТО – UNWTO) туризм занимает четвертое место в мировом экспорте товаров и услуг (7,4 %), уступая только экспорту автомобилей, продуктов химии и топлива. По доходности данная отрасль занимает третье место в мире после нефтедобывающей промышленности и автомобилестроения.

Однако Казахстан, имея, богатый туристско-рекреационный потенциал, характеризуется недостаточным уровнем развития туризма. Его доля в валовом внутреннем продукте составляет около 0,3 %.

Одним из основных проблемных вопросов туристской отрасли страны, присущих ко всем регионам – это необходимость развития инженерно-транспортной и туристской инфраструктуры в районах привлекательных для туристов.

Так, в настоящее время в стране начат курс по формированию и продвижению туристских кластеров и развитие туризма в республике рассмотрено по пяти основным кластерам :

1. Кластер Астана – включает город Астану, Акмолинскую область, юго-западную часть Северо – Казахстанской области, западную часть Павлодарской и северо-восточную часть Карагандинской областей. Город Астана будет являться центром кластера .

2. Кластер Алматы – включающий г. Алматы и часть Алматинской области. Город Алматы будет центром кластера .

3. Кластер Восточный Казахстан включает северные и восточные части Восточно-Казахстанской области. Центр – город Усть-Каменогорск.

4. Кластер Южный Казахстан – включает центральные и восточные части Кызылординской области, южную часть Южно-Казахстанской области и юго-западную часть Жамбылской области. Город Шымкент будет центром кластера.

5. Кластер Западный Казахстан – включает в себя всю Мангистаускую область и часть Западно-Казахстанской области. Город Актау будет центром данного кластера.

Во всех вышеназванных кластерах необходима реконструкция автомобильных дорог, ведущих к природным достопримечательностям и объектам культурного наследия, строительство новых автостанций в районных центрах, приведение в соответствие стандартам существующих автовокзалов, автостанций и оснащение их туристскими указателями на разных языках.

Также необходимо усовершенствование существующих и строительство новых железнодорожных путей, инфраструктуры существующих пограничных станций, использование новых (высокоскоростных) поездов в целях сокращения длительности поездок между городами, расширение железнодорожных маршрутов, включающих открытие международного сообщения со странами дальнего зарубежья.

В целях развития туризма для воздушного транспорта необходимо:

1) расширение аэропортов в городах Астане, Алматы и Шымкенте в целях повышения их пропускной способности;

2) модернизация аэропортов в городах Усть-Каменогорске и Актау;

3) строительство аэродрома в курортной зоне отдыха «Кендерли» Мангистауской области ;

4) строительство аэродрома в поселке Большенарым Катон-Карагайского района и

сооружение мест посадки для гидросамолетов рядом с курортом «Песчанка» Восточно-Казахстанской области;

5) строительство вертолетных площадок в Чарынском Каньоне (Алматинская обл.), Государственном национальном природном парке «Катон-Карагай», береговая зона озера Маркаколь (ВКО), на территории горного массива Шеркала и курортной зоны «Кендерли» (Мангистауская область).

Развитие водного транспорта также играет немаловажную роль для развития туризма. В этой связи необходимо усовершенствование существующих и сооружение новых портов, в том числе реконструкция порта на курорте «Песчанка» и других портов вдоль реки Иртыш, а также порта в городе Актау.

Кроме того, для развития инфраструктуры внутреннего транспорта необходимо:

1) усовершенствование существующих местных транспортных услуг путем модернизации автобусных остановок и обеспечения современным городским пассажирским транспортом;

2) открытие туристских автобусных маршрутов для обзорных экскурсий;

3) определение и внедрение стандартов качества местных услуг такси, учитывающие обеспечение остановок с указателями, новые автомобили, а также соответствие качества и цены поездок во всех ключевых местах туристского интереса, в которых имеются/или требуются услуги такси.

Также необходимо разработать программы развития уличной инфраструктуры в крупных городах региона, а также в центрах существующих курортных зон на основе современных стандартов (указатели и вывески, тротуары, малые архитектурные формы, общественные благоустроенные туалеты, элементы благоустройства для людей с ограниченными возможностями).

Успешное развитие индустрии туризма обуславливается наличием высококачественной и развитой транспортной системы, соединяющей места туристского интереса внутри и вне кластера.

В этой связи данная Программа также будет направлена на устойчивое развитие индустрии туризма в регионах путем создания новой и совершенствования действующей инфраструктуры.

7. Этапы реализации Программы

Реализация Программы будет осуществляться в два этапа:

| | | | | | |
|---|-------|------|---|------|-------|
| 1 | этап: | 2014 | – | 2016 | годы; |
| 2 | этап: | 2017 | – | 2020 | годы. |

В рамках настоящей Программы значения всех целевых индикаторов обозначены по указанным двум этапам.

На каждом из этапов установлены показатели, характеризующие ход реализации

Программы по годам и влияние, проводимых мероприятий на развитие инфраструктуры транспортной системы.

На первом этапе (2014 – 2016 годы) предполагается проведение комплекса мер, направленных на усовершенствование нормативно-правовой, методологической и институциональной базы дальнейшего функционирования всех отраслей транспорта (железнодорожный транспорт, автодорожная отрасль, автомобильный транспорт, водный транспорт и гражданская авиация), в том числе создание «инфраструктурных центров» регионов.

Первый этап Программы также будет сосредоточен на завершение проектов, находящихся в активной фазе реализации на момент принятия настоящей Программы, в том числе по объектам в рамках подготовки к ЕХРО – 2017 года и начале реализации новых крупных инфраструктурных проектов.

Во втором этапе (2017 – 2020 годы) будет продолжена реализация инфраструктурных проектов первого этапа.

Второй этап характерен полномасштабной реализацией Программы. На данном этапе планируется формирование современной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей создание «инфраструктурных центров» в регионах и реализации транзитного потенциала.

На данном этапе будет обеспечено достижение всех целевых индикаторов, установленных в рамках Программы, что в свою очередь создаст опережающую инфраструктуру транспортной системы Казахстана.

Так, к 2020 году будет завершена реализация основных инфраструктурных проектов: «Западная Европа – Западный Китай», «Центр – Юг», «Центр – Восток», «Центр – Запад», «Жезказган – Бейнеу» и «Расширение порта Актау в северном направлении».

Показателем успешной реализации Программы станет улучшение позиции Казахстана в рейтинге Всемирного банка по индексу эффективности логистики (LPI), который предусматривает развитие всех секторов транспортной отрасли – качество инфраструктуры, эффективности таможи, простота организации международных поставок товаров, возможность отслеживанию груза, соблюдение сроков доставки грузов и компетенция в логистике.

Так, по итогам 2020 года предполагается достижение позиции Казахстана в вышеуказанном рейтинге на 40-ом месте.

8. Необходимые ресурсы

Для реализации данной Программы будут потрачены средства в размере порядка 5220000 млн. тенге, в том числе по видам финансирования (млн. тенге):

| Источники финансирования | Необходимые средства (млн. тенге)* |
|--------------------------|------------------------------------|
| | |

| | | |
|-----------------------------|--|---------|
| ВСЕГО РАСХОДЫ ПО ПРОГРАММЕ: | | 5220000 |
| 1 | Республиканский бюджет | 2724245 |
| 2 | Национальный фонд | 234000 |
| 3 | Местный бюджет | 178068 |
| 4 | Собственные и заемные средства группы компании АО «НК «КТЖ»** | 1535565 |
| 5 | Собственные и заемные средства АО «НК «АММТП» | 24640 |
| 6 | Заемные средства ТОО «НМСК «Казмортрансфлот» | 12000 |
| 7 | Государственно-частное партнерство | 146498 |
| 8 | Частные инвестиции*** | 276005 |
| 9 | Сборы от платности | 88980 |

П р и м е ч а н и е :

* Объемы бюджетных средств, связанных с реализацией мероприятий Программы будут уточняться при формировании проекта республиканского бюджета на соответствующие годы, исходя из макроэкономических показателей экономики государства и возможностей доходной части республиканского бюджета, а также от прогнозируемого объема трансферта из Национального фонда в республиканский бюджет.

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

*** Возможна корректировка объемов частных инвестиции при изменении внешних и внутренних параметров и факторов.

Расшифровка аббревиатур

| | | |
|----------------|---|---|
| АО «НК «АММТП» | – | Акционерное общество «Национальная компания «Актауский международный морской торговый порт» |
| АО «НК «КТЖ» | – | Акционерное общество «Национальная компания «Қазақстан темір жолы» |
| АТС | – | Автотранспортные средства |
| БАКАД | – | Большая Алматинская Кольцевая автомобильная дорога |
| ВВП | – | Внутренний валовой продукт |
| ИКАО | – | Международная организация гражданской авиации |
| ИМО | – | Международная морская организация |
| КСКМ | – | Казахстанский сектор Каспийского моря |
| МЖС | – | Магистральная железнодорожная сеть |
| РК | – | Республика Казахстан |
| СНГ | – | Содружество независимых государств |
| IATA | – | Международной ассоциации воздушного транспорта |
| FIDIC | – | Международная Федерация инженеров-консультантов |
| ISAGO | – | Аудит по безопасности наземного обслуживания |
| LPI | – | Индекс эффективности логистики |

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