

О Транспортной стратегии Республики Казахстан до 2015 года

Утративший силу

Указ Президента Республики Казахстан от 11 апреля 2006 года N 86. Утратил силу Указом Президента Республики Казахстан от 19 марта 2010 года N 958

Сноска. Утратил силу Указом Президента РК от 19.03.2010 N 958.

Подлежит опубликованию в
"Собрании актов Президента и
Правительства" и
республиканской печати

ПОСТАНОВЛЯЮ:

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

2. Правительству Республики Казахстан:

1) в месячный срок разработать и утвердить план мероприятий по реализации Стратегии;

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

3) принять иные меры, вытекающие из настоящего Указа.

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

4. Настоящий Указ вводится в действие со дня подписания.

Президент

Республики Казахстан

У Т В Е Р Ж Д Е Н А

Указом Президента

Республики Казахстан

от 11 апреля 2006 года N 86

**Транспортная стратегия
Республики Казахстан до 2015 года**

Астана,

2006

год

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

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

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

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

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

П р е з и д е н т

Республики Казахстан

Содержание

ПАСПОРТ СТРАТЕГИИ

ВВЕДЕНИЕ

1. АНАЛИЗ СОВРЕМЕННОГО СОСТОЯНИЯ ТРАНСПОРТНО-КОММУНИКАЦИОННОГО КОМПЛЕКСА РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН

2. ЦЕЛЬ, СТРАТЕГИЧЕСКИЕ ЗАДАЧИ И ПРИНЦИПЫ

3. ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ СТРАТЕГИИ

3.1. СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ СИСТЕМЫ ГОСУДАРСТВЕННОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ТРАНСПОРТА

3.2. ФОРМИРОВАНИЕ и РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ

И Н Ф Р А С Т Р У К Т У Р Ы

3.3. РАЗВИТИЕ РЫНКА ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ

3.4. РЕГИОНАЛЬНОЕ РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ

3.5. ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ НА ТРАНСПОРТЕ

3.6. ПОВЫШЕНИЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ

Т Р А Н З И Т Н О Г О

П О Т Е Н Ц И А Л А

3.7. *ИННОВАЦИОННОЕ РАЗВИТИЕ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА*
3.8. *ПОВЫШЕНИЕ НАУЧНОГО И КАДРОВОГО ПОТЕНЦИАЛА В СФЕРЕ*

ТРАНСПОРТА

4. ОСОБЕННОСТИ РЕАЛИЗАЦИИ СТРАТЕГИИ НА ОТДЕЛЬНЫХ ВИДАХ ТРАНСПОРТА

4.1. *НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ*

4.1.1. *Формирование и развитие транспортной инфраструктуры*

4.1.2. *Развитие рынка транспортных услуг*

4.1.3. *Реализация транзитного потенциала*

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

4.2. *НА АВТОМОБИЛЬНОМ ТРАНСПОРТЕ*

4.2.1. *Формирование и развитие транспортной инфраструктуры*

4.2.2. *Развитие рынка автотранспортных услуг*

4.2.3. *Использование транзитного потенциала*

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

4.3. *НА ГОРОДСКОМ ПАССАЖИРСКОМ ТРАНСПОРТЕ*

4.3.1. *Планирование развития*

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

4.3.3. *Инвестиционная и финансовая политика*

4.4. *НА ВОЗДУШНОМ ТРАНСПОРТЕ*

4.4.1. *Формирование и развитие транспортной инфраструктуры*

4.4.2. *Безопасность полетов и авиационная безопасность*

4.4.3. *Нормативное правовое обеспечение и сертификация*

4.4.4. *Развитие и регулирование рынка воздушных перевозок*

4.4.5. *Развитие аэронавигационного комплекса*

4.4.6. *Использование транзитного потенциала*

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

4.5. *НА ВОДНОМ ТРАНСПОРТЕ*

4.5.1. *Формирование и развитие транспортной инфраструктуры*

4.5.2. *Использование транзитного потенциала*

4.5.3. *Инновационное развитие и формирование кадрового
потенциала*

5. ЭТАПЫ И МЕХАНИЗМЫ РЕАЛИЗАЦИИ СТРАТЕГИИ

- 5.1. № I ЭТАП: 2006-2010 годы
- 5.1.1. В сфере железнодорожного транспорта
- 5.1.2. В сфере автомобильного и городского пассажирского
т р а н с п о р т а
- 5.1.3. В сфере воздушного транспорта
- 5.1.4. В сфере внутреннего водного транспорта
- 5.1.5. В сфере морского транспорта
- 5.2. II ЭТАП: 2011-2015 ГОДЫ
- 5.2.1. В сфере железнодорожного транспорта
- 5.2.2. В сфере автомобильного и городского пассажирского
т р а н с п о р т а
- 5.2.3. В сфере воздушного транспорта
- 5.2.4. В сфере внутреннего водного транспорта
- 5.2.5. В сфере морского транспорта

5.3. МЕХАНИЗМЫ РЕАЛИЗАЦИИ

6. ИСТОЧНИКИ ФИНАНСИРОВАНИЯ

6.1. ОСНОВНЫЕ ПРИНЦИПЫ

6.2. ИСТОЧНИКИ ФИНАНСИРОВАНИЯ.

7. ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

ПАСПОРТ СТРАТЕГИИ

Наименование	Транспортная стратегия Республики Казахстан до 2015 года
Основание для разработки	Разработана в соответствии с Посланием Президента Республики Казахстан народу Казахстана от 1 марта 2006 года "Казахстан на пороге нового рывка вперед в своем развитии", протоколом расширенного заседания Правительства с участием Президента Республики Казахстан от 21 ноября 2005 года N 01-7.8
Разработчик	Министерство транспорта и коммуникаций Республики Казахстан
Цель	Опережающее развитие транспортно-коммуникационного комплекса, способного в полном объеме удовлетворять потребности экономики и населения в транспортных услугах
Стратегические задачи и принципы	Интеграция транспортной системы Казахстана с мировой транспортной системой; формирование единого внешне интегрированного

транспортного пространства;
 создание современной перспективной
 национальной транспортной инфраструктуры;
 развитие и эффективное использование
 транзитного потенциала;
 достижение наибольшей эффективности
 транспортных процессов и снижение доли
 транспортной составляющей в стоимости конечной
 продукции во внутреннем, транзитном и экспортно-
 импортном сообщении;
 гармонизация национального транспортного
 законодательства с требованиями международных
 законодательных норм, стандартов в рамках
 региональных и международных организаций;
 укрепление единого экономического
 пространства и развитие межрегиональных связей,
 а также обеспечение транспортной доступности на
 уровне, гарантирующем экономическое развитие и
 социальную стабильность;
 повышение конкурентоспособности транспортной
 системы Казахстана за счет инновационных
 технологий и кластерного развития
 инфраструктуры;
 обеспечение безопасности транспортных
 процессов, снижение количества и тяжести
 происшествий на транспорте;
 обеспечение экологической безопасности и
 рационального использования энергетических
 ресурсов;
 формирование благоприятного инвестиционного
 климата в транспортном секторе

Срок реализации 2006 - 2015 годы
 1 этап: 2006-2010 годы
 2 этап: 2011-2015 годы

Необходимые ресурсы и источники финансирования
 Необходимые ресурсы и источники финансирования
 будут определяться при разработке и утверждении
 отраслевых программ развития по каждому виду
 транспорта

Ожидаемые результаты

Будет осуществлен переход транспортной системы на качественно новый уровень функционирования, сформирована оптимальная транспортная сеть.

Казахстанский транспортный комплекс будет органично интегрирован с мировой транспортной системой.

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

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

Повышение эффективности транспортной системы позволит сделать ее конкурентоспособным элементом казахстанской экономики.

Будет достигнут максимальный уровень обеспечения потребностей экономики и населения в надежных и безопасных транспортных услугах.

Снизится техногенная и экологическая опасность транспорта. Доля транспорта в загрязнении окружающей среды снизится в 2,5 раза.

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

Повысится конкурентоспособность отечественных перевозчиков и транспортных коридоров страны.

Будут созданы дополнительные рабочие места в системе транспорта и смежных с транспортной отраслью областях.

Транспортная составляющая в стоимости конечной продукции и услуг снизится до 6,9 %, повысится конкурентоспособность отечественного

экспорта. Доля транспорта в ВВП (без личных автомобилей) составит 7,9 % (в 2005 году - 11 %).

С учетом реализации Стратегии индустриально-инновационного развития и перспектив территориального развития снижение грузоемкости экономики планируется до 5 тонно-километров/долларов ВВП.

Будет обеспечен существенный рост пассажиро- (в 1,5 раза) и грузооборота (в 2 раза).

Повысится обеспеченность населенных пунктов республики (более чем на 1,1 тыс. единиц) регулярным транспортным сообщением.

Будут увеличены объемы транзита через территорию Республики Казахстан:

с 9,364 млн. тонн грузов (в 2005 году) до 32,2 млн. тонн грузов;

с 84,7 млн. самолето-километров (в 2005 году) до 190,0 млн. самолето-километров,

а также доходы от транзитного движения в 3 раза - с 46,3 млрд. тенге (в 2005 году) до 136,3 млрд. тенге.

Реализация Стратегии будет иметь общий положительный социально-экономический эффект в развитии экономики Казахстана и окажет значительное содействие реализации таких программных документов, как Стратегия индустриально-инновационного развития Республики Казахстан на 2003-2015 годы и Государственная программа развития сельских территорий Республики Казахстан на 2004-2010

годы

ВВЕДЕНИЕ

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

Основополагающим документом, провозгласившим долгосрочные приоритеты развития государства, является Послание Президента Республики

Казахстан "Казахстан-2030. Процветание, безопасность и улучшение благосостояния всех казахстанцев", которое определило долгосрочную стратегию развития страны до 2030 года.

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

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

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

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

Услуги транспорта должны быть ориентированы на их получателей, а именно на нужды населения, экономики, а также решение стратегических вопросов обеспечения единства, обороны и безопасности страны.

Разработанная в развитие основных стратегических документов Концепция государственной транспортной политики Республики Казахстан на период до 2008 года ², определяющая главной целью опережающее развитие транспортного комплекса для повышения эффективности транзитных перевозок по территории Республики Казахстан, удовлетворения имеющихся и прогнозируемых потребностей в транспортных услугах, улучшения их качества, послужила стартовой площадкой для развития транспортного комплекса.

¹ Утверждена Указом Президента Республики Казахстан от 17 мая 2003 года N 1 0 9 6

² Одобрена постановлением Правительства Республики Казахстан от 11 июня 2001 года N 801

Вместе с тем достигнутые результаты свидетельствуют о том, что указанный документ во многом выполнил свою миссию, сформировав основу для действующих отраслевых программ развития и обеспечив разработку и принятие

ряда профильных отраслевых законов. Темпы износа основных фондов всех видов транспорта, которые в ближайшие годы могут достигнуть критического предела, требуют от государства принятия новых системных мер, направленных на их ускоренное восстановление и модернизацию.

В условиях глобализации, учитывая обширность территории Казахстана, конкурентоспособность экономики и государства будет во многом зависеть от эффективной деятельности транспортно-коммуникационного комплекса. Залогом конкурентоспособности отечественных товаров, услуг и экономики в целом является высокотехнологичная транспортная инфраструктура, соответствующая государственной транспортной и транзитной политике.

Стратегия охватывает железнодорожный, автомобильный, городской пассажирский, воздушный и водный виды транспорта, развитие и эффективное функционирование которых в значительной степени зависят от политики государства. В современных условиях транспорт играет важную роль в экономике Казахстана.

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

Стратегия направлена на обеспечение растущих торговых связей между странами с созданием выгодных, надежных и доступных транзитных маршрутов. В рамках Стратегии будет применена модифицированная модель меридионального и широтного расположения основных транспортных магистралей и связующих маршрутов.

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

Развитие трубопроводного транспорта с учетом специфики нефтегазовой отрасли осуществляется в рамках действующих Государственной программы освоения казахстанского сектора Каспийского моря³ и Концепции развития газовой отрасли Республики Казахстан до 2015 года.⁴

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

³ Утверждена Указом Президента Республики Казахстан от 16 мая 2003 года N

⁴ Одобрена постановлением Правительства Республики Казахстан от 11 января 2002 года N 25

1. АНАЛИЗ СОВРЕМЕННОГО СОСТОЯНИЯ ТРАНСПОРТНО-КОММУНИКАЦИОННОГО КОМПЛЕКСА РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН

Состояние и развитие транспорта имеют для Республики Казахстан исключительное значение.

Географические особенности Казахстана (обширная территория, отсутствие выхода к морю, неравномерное размещение населенных пунктов и природных ресурсов) делают его экономику одной из наиболее грузоемких в мире, обуславливая высокую зависимость от транспортной системы.

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

Относительно равнинный ландшафт ⁵ и наличие больших запасов природного камня позволяют беспрепятственно развивать коммуникации железнодорожного и автомобильного транспорта.

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

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

В первое десятилетие осуществления реформ на транспорте были проведены базовые структурные и институциональные преобразования. Создана правовая основа транспортной отрасли, отвечающая новым социально-экономическим условиям. Разделены функции государственного управления и хозяйственной деятельности, создана адекватная рыночным условиям система государственного регулирования транспортной деятельности. В основном завершена приватизация на некоторых видах транспорта.

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

Значительно возросла системообразующая роль транспорта и улучшилась взаимосвязь задач его развития с приоритетами социально-экономических преобразований. В целом транспорт удовлетворял растущий спрос на перевозки пассажиров и грузов. За период с 2000 по 2005 годы рост транспортных услуг за год составлял: пассажирских перевозок - 7,8 %, грузовых перевозок - 9,5 % (при среднем ежегодном экономическом росте 10,3 %).

⁵ За исключением некоторых регионов Казахстана, преимущественно на востоке и юго-востоке

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

Несбалансированное размещение транспортно-коммуникационной сети на всей территории страны препятствует развитию единого экономического пространства и росту мобильности населения. Промышленно ориентированная сеть железных и автомобильных дорог развивалась без учета территориальных границ бывших союзных республик ⁶. Несовместимость некоторых технических параметров транспортной инфраструктуры с международными стандартами и системами действующих торговых партнеров Казахстана ⁷ является значительным препятствием на пути региональной интеграции и развития торгово-транспортных связей.

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

⁷ В частности, различна ширина железнодорожной колеи, принятая в Европе и бывшем СССР, а также несовместимы параметры железнодорожной техники с габаритными допусками в некоторых сопредельных государствах (например, в Китае)

Значительная неравномерность в развитии транспортной сети препятствует экономическому развитию регионов. Около 2 тыс. сельских населенных пунктов не имеют круглогодичного транспортного сообщения. Обеспеченность населенных пунктов регулярным сообщением составляет 69,3 %.

На современном этапе своего развития транспортный комплекс республики

характеризуется неудовлетворительным состоянием основных средств, устаревшими и недостаточно развитыми инфраструктурой и технологиями.

Доля транспортных затрат в стоимости конечной продукции относительно высока и находится на уровне 8 % и 11 % соответственно для внутренних железнодорожных и автомобильных перевозок, в странах с развитой рыночной экономикой данный показатель составляет 4-4,5 %. По показателю грузоемкости экономика Казахстана примерно в 5 раз менее эффективна. Так, на каждую единицу ВВП в долларовом исчислении приходится не менее 9 тонно-километров работы транспорта, а в странах Европейского Союза грузоемкость составляет менее 1 тонно-километра/доллара ВВП.

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

Значительный рост объемов всех перевозок, в том числе связанных с экспортом угля, нефтеналивных грузов, металлопродукции, продукции химической и нефтехимической промышленности, других грузов, сдерживается недостаточной пропускной способностью.

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

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

По территории Казахстана проходят сформированные на основе существующей в республике транспортной инфраструктуры четыре международных транспортных коридора.

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

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

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

- **Север-Юг:** Северная Европа - страны Персидского залива через Россию и Иран с участием Казахстана на участках: морской порт Актау - регионы Урала

Р о с с и и А к т а у - А т ы р а у .

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

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

Мощный рост экономики Китая, в частности его западных регионов, уже сегодня вызывает необходимость в доставке на мировые рынки различного спектра товаров. Вместе с тем, по оценкам специалистов, уровень развития транзита в Казахстане не соответствует потенциалу отрасли и республики в целом. Так, например, в 2003 году объем внешней торговли Китая со странами ЕС составил 115 млн. тонн, при этом объем транзитных перевозок по территории Республики Казахстан в данном направлении составил около 3 млн. тонн.

Использование потенциальных транзитных возможностей коридоров по основным видам транспорта указано в таблице 1.

Таблица 1.

Вид транспорта	Объем транзита в 2005 году	Потенциальные возможности	Использование потенциала
Железнодорожный, млн. тонн	8,895	30,0	30 %
Автомобильный, млн. тонн	0,350	3,0	12 %
Воздушный, млн. самолетокilометров	84,7	342,5	25 %
Морской, млн. тонн	0,150	2,5	6 %

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

Показатели безопасности транспортного процесса, в первую очередь дорожного движения, не соответствуют мировому уровню. Ежегодно в дорожно-транспортных происшествиях (ДТП) гибнет свыше 3 тыс. человек, что более чем в 2 раза превышает показатели развитых стран.

За последние 5 лет ежегодный рост количества пострадавших в ДТП составил порядка 10-15 %. При сохранении подобной тенденции, в случае непринятия государством радикальных комплексных мер по повышению безопасности,

включающих модернизацию инфраструктуры, реализацию образовательных программ и усиление системы правоприменения, в 2015 году количество жертв ДТП может достигнуть 10 тыс. человек.

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

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

Не получили должного развития начатые в последние годы институциональные и структурные преобразования в транспортной отрасли. Необходимо их последовательное завершение в целях создания стабильных условий для дальнейшего развития рыночных отношений в данном секторе экономики.

Степень износа и старения основных фондов транспортного комплекса Казахстана в среднем достигла критической отметки - 60 %, что привело к дефициту подвижного состава и доведению пропускной способности некоторых участков до предельного уровня.

Недостаточно развита магистральная железнодорожная сеть. Для ее оптимизации необходимо строительство новых железнодорожных линий в направлении Восток-Запад.

Вследствие длительного недофинансирования железнодорожного транспорта произошло накопление физического износа основных средств - более 60 %. В отрасли используются технически и морально устаревшие модели подвижного состава, путевой техники, изношенные конструкции путей и применяются устаревшие технологии ремонта и содержания основных производственных средств. Эффективность использования системы эксплуатации требует больших расходов для поддержания основных фондов в рабочем состоянии.

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

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

Неудовлетворительное состояние дорожного покрытия приводит к снижению эксплуатационных скоростей, повышению эксплуатационных транспортных расходов, росту аварийности.

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

Сеть международных аэропортов Казахстана оптимальна, однако необходимо приведение ее в соответствие с международными стандартами. В республике из 22 аэропортов действует 21. Из-за несоответствия техническим стандартам аэродромных комплексов и в связи с введением ограничений по типам авиационной техники только 5 аэропортов (в городах Астане, Алматы, Актобе, Атырау и Караганде) могут принимать тяжелые воздушные суда без ограничений. Остальные аэропорты нуждаются в реконструкции.

Устаревший парк воздушных судов (672 единицы), не экономичных и не соответствующих международным стандартам по шумам и эмиссии двигателей, создает ограничения в обслуживании международных авиалиний. В этой связи важно создание привлекательных условий и применение эффективных методов, способствующих обновлению парка воздушных судов.

В большой мере на развитие воздушного транспорта влияет недостаточная модернизация инфраструктуры и основных средств гражданской авиации. Из-за недостаточной пропускной способности и несоответствия техническим стандартам узловые аэропорты Казахстана вынужденно сокращают число принимаемых и отправляемых ими воздушных судов наряду с введением ограничений по типам авиационной техники.

В настоящее время в каспийском регионе Казахстан представлен единственным международным морским торговым портом Актау, который соответствует мировым стандартам качества и технологии предоставляемых услуг. Вместе с тем дальнейшее развитие добывающей промышленности в западном регионе страны позволит довести уровень добычи нефти к 2015 году до 140 млн. тонн в год, что повлечет рост транспортировки нефти через морской порт Актау в объеме 20 млн. тонн в год. Этим обусловлена необходимость расширения инфраструктуры производственных мощностей порта до соответствующего уровня уже в среднесрочной перспективе, а также строительства нефтяных терминалов в других портах и создания базы поддержки морских операций.

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

Другими существенными проблемами водного транспорта являются техническое состояние и надежность гидротехнических сооружений (шлюзов). Длительный срок эксплуатации (более 50 лет), допущенные при проектировании

и строительстве ошибки, повышенная сейсмичность района (6 - 7,5 баллов), старение бетонных конструкций, проблемы с приобретением запасных частей и оборудования требуют принятия срочных мер по проведению их реконструкции и модернизации.

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

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

Недостаточен уровень внедрения пятого технологического уклада (микроэлектроника, телекоммуникации, гибкая автоматизация, комбинированное применение различных конструкционных материалов) в транспортном комплексе республики. Например, волоконно-оптические линии связи составляют порядка 30 % от общей протяженности магистральных линий связи республики, на железнодорожном транспорте - 2,3 %.

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

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

Наряду с проблемами инфраструктурного характера транзитный поток через территорию Казахстана сталкивается с рядом барьеров, наиболее существенными из которых являются необоснованные задержки и процедурные сложности при прохождении таможенного и пограничного контроля.

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

Законодательная база, определяющая правовые и организационные аспекты деятельности транспорта, в целом сформирована. Вместе с тем в ряде отраслей отсутствуют подзаконные акты, необходимые для реализации принятых отраслевых законов. Действующие нормативно-технические стандарты не

соответствуют международным стандартам и нуждаются в гармонизации. Нормы законодательства, регулирующие деятельность транспортного сектора, должны учитывать основные положения норм международного права в сфере транспорта. В целях улучшения системы нормативного правового обеспечения функционирования транспорта рассматривается вопрос о разработке и принятии **Т р а н с п о р т н о г о к о д е к с а .**

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

Проблемы в развитии транспорта увеличивают инфраструктурные ограничения, снижают уровень социального развития и формирования единого экономического пространства. Их скорейшее разрешение становится особенно важным в условиях перехода национальной экономики в фазу устойчивого и качественного роста .

В период с 2000 по 2004 годы рост экономики Казахстана в выражении ВВП составил 42,7 %, а рост производства товаров и услуг соответственно 41,9 % и 43,7 %. При этом объем грузовых перевозок всеми видами транспорта увеличился на 28,5 %. В результате чего сложилась ситуация, когда существующие мощности транспортной инфраструктуры сдерживают темпы **р о с т а э к о н о м и к и .**

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

Сырьевая направленность экономики государства наряду с большими расстояниями при низкой плотности населения обуславливает высокую зависимость экономики от транспорта. Если в период экономического спада транспортный комплекс обеспечил все потребности экономики государства, а также оказал поддержку путем сдерживания тарифов и цен на транспортные услуги, то в настоящее время, в период стабильного роста экономики, необходима существенная государственная поддержка в восстановлении и **подъеме транспортной отрасли .**

⁸ Источник: Стратегия индустриально-инновационного развития Казахстана на 2003-2015 годы

2. ЦЕЛЬ, СТРАТЕГИЧЕСКИЕ ЗАДАЧИ И ПРИНЦИПЫ

Целью Стратегии является опережающее развитие транспортно-коммуникационного комплекса, способного в полном объеме удовлетворять потребности экономики и населения в транспортных услугах.

Миссия Стратегии - создание максимально усовершенствованной транспортной системы, способствующей эффективной реализации задач государства, транзитных возможностей страны и минимизации транспортных издержек.

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

интеграция транспортной системы Казахстана с мировой транспортной системой путем повышения уровня развития транспортной инфраструктуры, конкурентоспособности отечественных перевозчиков на внешнем рынке транспортных услуг, а также эффективности использования транзитного потенциала;

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

достижение наибольшей эффективности транспортных процессов и снижение доли транспортной составляющей в стоимости конечной продукции во внутреннем, транзитном и экспортно-импортном сообщении путем совершенствования системы государственного регулирования, повышения и эффективной реализации транспортного транзитного потенциала и использования современных технологий;

гармонизация национального транспортного законодательства с требованиями международных законодательных норм и стандартов в рамках региональных и международных организаций;

укрепление единого экономического пространства и развитие межрегиональных связей, а также обеспечение транспортной доступности на уровне, гарантирующем социальную стабильность через развитие и эффективное использование транспортной инфраструктуры;

повышение конкурентоспособности транспортной системы Казахстана за счет инновационных технологий и кластерного развития инфраструктуры; обеспечение безопасности транспортных процессов, снижение количества и тяжести происшествий на транспорте; обеспечение экологической безопасности иррационального использования энергетических ресурсов через проведение целенаправленной государственной политики в установлении экологических стандартов, соответствующих международным нормам, и осуществление контроля за их исполнением; формирование благоприятного инвестиционного климата в транспортном секторе.

С учетом определенных выше стратегических задач государственная политика в отношении развития транспортной системы Казахстана основывается на следующих ключевых принципах:

1) транспортные услуги и транспортная инфраструктура должны быть доступными.

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

2) транспорт должен быть безопасным для жизни и здоровья.

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

3) транспорт должен развиваться в рамках интегрированной системы отдельных отраслей и экономики в целом.

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

4) транспортная инфраструктура и транспортные услуги должны быть в максимальной степени самокупаемыми.

Прямые и косвенные сборы, взимаемые с пользователей транспортной инфраструктуры, включая транзитное движение, должны в максимальной

степени компенсировать затраты на ее содержание и текущий ремонт, а также вносить вклад в капитальные инвестиции. Стоимость услуг транспорта должна в полной мере покрываться за счет пользователей, за исключением случаев, когда обеспечение минимального уровня транспортных услуг гарантируется государством ;

5) функции государства должны быть сведены к разработке транспортной политики, регулированию и финансированию.

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

3. ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ СТРАТЕГИИ

Комплексное развитие транспортной системы и поставленные перед ней цели и задачи позволяют выделить следующие основные направления государственной транспортной политики, в равной степени важные для каждого вида транспорта :

совершенствование системы государственного регулирования деятельности транспорта ;

формирование и развитие транспортной инфраструктуры;

развитие рынка транспортных услуг;

региональное развитие транспортной системы;

повышение безопасности транспортных процессов;

повышение эффективности использования транзитного потенциала

Казахстана ;

инновационное развитие в сфере транспорта;

повышение научного и кадрового потенциала в сфере транспорта.

3.1. Совершенствование системы государственного регулирования деятельности транспорта

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

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

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

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

совершенствование законодательства в сфере транспорта;
совершенствование механизмов лицензирования и сертификации субъектов, продукции и услуг транспорта;

совершенствование тарифно-ценового регулирования на отдельных видах деятельности транспорта;

совершенствование фискальной политики в сфере транспорта;
реформирование системы технического регулирования в сфере транспорта;
повышение эффективности контрольно-надзорной деятельности (механизма правоприменения) на транспорте;

повышение уровня взаимодействия центральных и местных исполнительных органов;

создание единой системы планирования развития и модернизации транспортного комплекса на основе использования индикаторов социально-экономического развития и методов прогнозирования объемов перевозок;

развитие малого и среднего бизнеса в сфере транспорта;
создание благоприятного климата и стимулирование финансовых институтов для инвестирования в транспортный комплекс;

повышение роли общественных объединений;
реформирование системы технического регулирования в сфере транспорта.

ОСНОВНЫЕ ПРИНЦИПЫ:

разделение функций и полномочий государства и хозяйствующих субъектов;
разработка нормативных правовых актов в области технического регулирования (технических регламентов) в сфере транспорта;

разработка и принятие нормативных правовых актов на основе единых подходов и с учетом функциональных особенностей каждого вида транспорта;

развитие отдельных видов транспорта и их инфраструктуры в рамках единого

транспортного комплекса;
развитие конкуренции и сокращение монопольной сферы на рынке транспортных услуг и услуг инфраструктуры;
рациональное использование энергетических ресурсов и защита окружающей среды от отрицательного воздействия транспорта.

СТРАТЕГИЧЕСКИЕ АКЦЕНТЫ:

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

3.2. Формирование и развитие транспортной инфраструктуры

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

создание глобальной системы информационного обеспечения транспортных процессов, а также внедрение современных технических средств контроля и управления движением;

повышение несущей и пропускной способности магистральной железнодорожной сети, автомобильных дорог общего пользования, улично-дорожной сети городов и внутренних водных путей, а также производственных мощностей морских, речных и воздушных портов;

формирование оптимальной транспортной инфраструктуры с использованием принципов логистики, создание мультимодальных транспортных коридоров, сети терминалов и транспортно-логистических центров, обеспечивающих технологическое взаимодействие между всеми видами транспорта в процессе организации и осуществления перевозок пассажиров и грузов на основе модифицированной модели меридионального и широтного расположения по направлениям Восток-Запад и Север-Юг;

развитие и совершенствование в крупных городах Казахстана системы пассажирского транспорта. Создание в городах Астане и Алматы системы скоростного рельсового электротранспорта с организацией выделенных полос его движения на участках особо напряженного пассажиропотока.

ОСНОВНЫЕ ПРИНЦИПЫ:

приоритетом в развитии инфраструктуры должно быть обеспечение круглогодичного доступа к ней всех населенных пунктов и объектов промышленности и сельского хозяйства;

развитие инфраструктуры должно осуществляться на базе широкого использования достижений мировой науки и техники;

планирование объектов инфраструктуры должно увязываться с перспективными планами размещения производительных сил, развития населенных пунктов, аграрного сектора и территориального развития Казахстана ;

использование инфраструктуры должно осуществляться на коммерческой основе при максимальном покрытии затрат на ее содержание доходами, формируемыми за счет сборов с пользователей;

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

СТРАТЕГИЧЕСКИЕ АКЦЕНТЫ:

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

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

применение инвестиционно-инновационной модели развития транспортной инфраструктуры.

3.3. Развитие рынка транспортных услуг

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

ОСНОВНЫЕ ПРИНЦИПЫ:

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

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

СТРАТЕГИЧЕСКИЕ АКЦЕНТЫ:

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

развитие системы контроля за качеством предоставления услуг в соответствии с требованиями международных стандартов ИСО;

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

3.4. Региональное развитие транспортной системы

Существующие различия в социальном и экономическом развитии регионов республики в определенной степени сказываются на неравномерном

региональном развитии транспортной системы. Это отражается на степени доступности и состоянии объектов инфраструктуры, содержание которых финансируется из местных бюджетов, а также на организации социально значимых перевозок пассажиров.

Н е о б х о д и м о :

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

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

ОСНОВНЫЕ ПРИНЦИПЫ:

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

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

СТРАТЕГИЧЕСКИЕ АКЦЕНТЫ:

в основе планирования развития транспортной инфраструктуры должны лежать программы социально-экономического, промышленного, территориального и кластерного развития Казахстана;

определение потребности в инвестициях на развитие и модернизацию транспортной инфраструктуры должно производиться с учетом перспективных планов и индикаторов социально-экономического развития;

повышение уровня взаимодействия центральных и местных исполнительных органов ;

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

С учетом обслуживающей роли транспортной системы в экономических и социальных процессах осуществление данной политики будет решать задачи по обеспечению потребностей населения и производительных сил в транспортных услугах, равномерной нагрузки и рационального использования транспортной сети.

3.5. Повышение безопасности на транспорте

Учитывая прогнозируемое в ближайшей перспективе повышение объемов перевозок и уровня автомобилизации, уже сегодня возникает острая необходимость в принятии эффективных мер по предотвращению повышения

аварийности на транспорте и обеспечению безопасности транспортных процессов .

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

Для повышения безопасности транспортных процессов необходимо:
повышение эффективности и системности контроля за техническим состоянием транспортных средств ;

повышение эффективности контроля за соблюдением установленных правил безопасности дорожного движения;

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

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

повышение уровня профессиональной подготовки транспортных операторов;

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

сбор, обработка и анализ информации о транспортных происшествиях в целях своевременного выявления причин и принятия мер по предупреждению и снижению количества подобных происшествий;

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

Должна быть создана современная и эффективная система безопасности на транспорте, способная предотвращать возможность осуществления террористических актов и иных противоправных вмешательств в безопасную и бесперебойную транспортную деятельность. Внедрение такой системы должно соответствовать оптимальной международной практике, улучшать качество обслуживания пассажиров и обеспечивать соблюдение их конституционных прав .

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

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

переход на международные стандарты экологической безопасности

транспортных средств, включая транзитное движение;
повышение ответственности собственников и операторов транспортной инфраструктуры за причинение ущерба окружающей среде в результате эксплуатации инфраструктуры, включая создание служб экологического контроля и обеспечение их регулярной отчетности перед центральным уполномоченным органом;

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

ОСНОВНЫЕ ПРИНЦИПЫ:

приоритет жизни и здоровья граждан в сравнении с результатами хозяйственной деятельности;

приоритет ответственности государства в сравнении с ответственностью граждан;

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

СТРАТЕГИЧЕСКИЕ АКЦЕНТЫ:

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

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

ужесточение экологических требований к передвижным источникам загрязнения окружающей среды, совершенствование системы мониторинга, и правоприменения, повышение ответственности.

3.6. Повышение эффективности использования транзитного потенциала

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

Эффективность использования транзитного потенциала определяется способностью государства в полной мере реализовать имеющиеся возможности.

Ускорение процессов глобализации и интеграции выдвигает качественно новые требования к Казахстану как сформировавшемуся транзитному государству, возводя создание благоприятных условий для развития транзита и

повышения его качества в ранг государственных приоритетов.

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

реализуемая Единая транспортная стратегия в Китае ("Большой скачок") и Программа ускоренного развития западных провинций КНР "Go West" ("Идти на Запад"). Они предусматривают осуществление крупных транспортных инфраструктурных проектов, в числе которых строительство новых железнодорожных линий к создаваемой зоне свободной торговли "Хоргос" на казахстанско-китайской границе (в частности Цзиньхе - Хоргос с объемом перевозок в первые годы эксплуатации свыше 6 млн. тонн в год), а также пять стратегических автомобильных дорог "Восток-Запад" (в том числе Ляньюньгань - Хоргос, Шанхай - Хэфэй - Сиань - Хоргос), что позволяет прогнозировать перспективное увеличение транзитного грузопотока из Китая через территорию Казахстана;

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

реализация новой автотранспортной инициативы "NELTI".

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

Кроме того, устойчивое коммерческое положение, занятое ОАЭ по транзиту различных товаров с мировых рынков в центральноазиатский регион и Россию, создает условия для развития маршрута транспортировки грузов через морской порт Актау. При этом следует отметить наличие ряда факторов, способствующих частичной переориентации грузопотоков из восточного Китая на данный маршрут, в частности:

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

успешный опыт последних лет в использовании маршрута Бандар-Аббас - Бандар-Анзали - Актау по устойчивой перевозке электробытовой техники,

товаров народного потребления, колесной техники, грузов в контейнерах; заинтересованность в доставке различных грузов ряда крупнейших компаний Китая, осуществляющих разработку нефтяных месторождений Западного Казахстана.

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

Учитывая дальнейший рост транзита через территорию Республики Казахстан, необходимо комплексное развитие транзитных коридоров, обеспечивающее сквозной тариф, скорость доставки, сохранность грузов, информационную поддержку и отсутствие административных барьеров со стороны пограничных и таможенных служб, препятствующих движению транзитного транспорта.

В этой связи необходимо:

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

приоритетное согласованное развитие инфраструктуры транзитных транспортных коридоров, включая восстановление существующих и строительство новых элементов транспортной инфраструктуры;

повышение конкурентоспособности транзитных транспортных коридоров посредством доведения их технического и сервисного уровня до мировых стандартов, включая развитие объектов придорожного сервиса;

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

внедрение современных систем связи и информационной аналитической системы транспортной базы данных, которая позволит накапливать, анализировать и прогнозировать данные по объемам, видам грузов и направлениям перевозок по видам транспорта как на внутреннем, так и международном сообщении, а также осуществлять сбор информации о местонахождении грузов;

заключение двусторонних международных договоров, исключающих двойное страхование;

создание благоприятных условий для привлечения отечественных и

иностранных инвестиций в развитие инфраструктуры;
создание региональных транспортно-логистических центров и терминальных комплексов в транспортных узлах регионов Казахстана для более качественного обслуживания международных и транзитных перевозок;
развитие мультимодальных и контейнерных перевозок.

ОСНОВНЫЕ ПРИНЦИПЫ:

гибкая тарифная политика должна быть стимулом увеличения транзита;
компенсация затрат на содержание инфраструктуры за счет доходов от транзитного движения по территории Казахстана;

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

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

СТРАТЕГИЧЕСКИЕ АКЦЕНТЫ:

развитие и повышение конкурентоспособности транспортных коридоров республики в международной системе;

повышение уровня технического и технологического оснащения пунктов пропуска при пересечении Государственной границы Республики Казахстан.

3.7. Инновационное развитие в сфере транспорта

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

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

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

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

Ограничение и регулирование негативного влияния транспортных процессов на окружающую среду потребуют оснащения органов транспортного контроля и экологических органов современным оборудованием и технологиями для контроля экологических параметров транспортных средств (газоанализаторами, дымомерами, приборами для определения содержания тяжелых металлов в топливе и т.п.).

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

ОСНОВНЫЕ ПРИНЦИПЫ:

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

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

СТРАТЕГИЧЕСКИЕ АКЦЕНТЫ:

совершенствование транспортных технологий и внедрение современной техники и оборудования;

интеграция и обеспечение комплексной информатизации производственных и транспортных процессов.

3.8. Повышение научного и кадрового потенциала в сфере транспорта

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

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

Для повышения квалификации специалистов в сфере транспорта необходимо определить несколько профильных высших учебных заведений и создать на их базе центры обучения планированию потока грузового и пассажирского

транспорта. Государственные органы должны оказывать поддержку таким институтам, задачами которых, помимо прочего, станут разработка транспортных моделей, инструментов планирования, подготовка интеллектуальных ресурсов, проведение обучения и передача международного опыта. Институты будут оказывать государственным органам содействие в разработке программ развития, прогнозировании спроса, определении и оценке проектов и решении других вопросов, связанных с обеспечением деятельности пассажирского и грузового транспорта.

ОСНОВНЫЕ ПРИНЦИПЫ:

в основу инновационного развития транспортной системы республики должно быть положено развитие собственного научного потенциала в сфере т р а н с п о р т а ;

подготовка профессиональных кадров для всех видов транспорта должна осуществляться, опережая развитие транспортной системы, с учетом внедрения новых методов работы и новых технологий.

СТРАТЕГИЧЕСКИЕ АКЦЕНТЫ:

развитие научных учреждений и стимулирование широких исследований в о б л а с т и т р а н с п о р т а ;

повышение профессионального уровня государственных служащих и р а б о т н и к о в т р а н с п о р т а ;

развитие системы высшего, среднетехнического и профессионального о б р а з о в а н и я ;

создание совместных образовательных программ на базе существующих национальных профильных высших учебных заведений с ведущими зарубежными вузами. В частности, с внедрением требований JAR в Республике Казахстан необходимо создание совместных обучающих программ с ведущими зарубежными академиями гражданской авиации. С развитием национального морского и речного флота необходимо предусмотреть обучение казахстанских специалистов в специализированных учебных заведениях зарубежных стран.

4. ОСОБЕННОСТИ РЕАЛИЗАЦИИ СТРАТЕГИИ НА ОТДЕЛЬНЫХ ВИДАХ ТРАНСПОРТА

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

Главные принципы и направления государственной транспортной политики имеют ряд особенностей в применении к отдельным видам транспорта,

связанных с их технологическими и функциональными различиями, разной степенью участия в социально-экономических процессах, протекающих внутри транспортной системы и государства, а также разными стартовыми условиями на момент реализации Стратегии.

4.1. На железнодорожном транспорте

4.1.1. Формирование и развитие транспортной инфраструктуры

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

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

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

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

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

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

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

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

участок ст. Шар - Усть-Каменогорск, который сократит дальность перевозок по сравнению с существующим маршрутом через станцию Локоть более чем на

300 км без необходимости проезда по территории России.

Для более эффективной транспортировки казахстанских грузов к Каспийскому морю и снятия чрезмерной нагрузки с Актауского морского порта будет осуществлено строительство новых железных дорог Мангышлак - Баутино и Е р а л и е в о - К у р ы к .

Для дальнейшей модернизации железных дорог будут проведены мероприятия по электрификации грузонапряженных железнодорожных участков Макат - Кандагач, Алматы - Актогай, Костанай - Железрудная и Хромтау - А л т ы н с а р и н .

Формирование национальной замкнутой сети железных дорог, позволяющей оптимизировать перевозку грузов по кратчайшим маршрутам между регионами и ускорить доставку экспортируемых товаров за пределы Республики Казахстан путем строительства новых железнодорожных линий, дает возможность избежать перепробеги грузовых поездов и снизить долю транспортной составляющей в стоимости конечной продукции.

При реализации инфраструктурных проектов железнодорожного транспорта будет широко применяться форма государственно-частного партнерства ввиду их высокой капиталоемкости. Для привлечения частной инициативы в строительстве новых инфраструктурных объектов будут применяться различные схемы государственно-частного партнерства.

4.1.2. Развитие рынка транспортных услуг

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

Вместе с тем предоставление услуг магистральной железнодорожной сети остается естественно-монопольной сферой и находится в ведении государства. Учитывая высокий социальный аспект и экономическую зависимость промышленности и сельского хозяйства от уровня тарифов за использование магистральной сети, их формирование должно основываться на четкой методике, предусматривающей определенные нормы затрат на ее ремонт и содержание и возможность дифференцирования тарифов по значимым параметрам на услуги магистральной железнодорожной сети с учетом требований Генерального соглашения о тарифах и торговле 1994 года (ГАТТ) о предоставлении н а ц и о н а л ь н о г о р е ж и м а .

Для установления единых требований и равных условий доступа на рынок

транспортных услуг для любых потенциальных операторов должна быть соответственно усовершенствована нормативная правовая база. Системы лицензирования и сертификации должны обеспечивать выполнение этих требований и поддержание необходимого уровня качества предоставляемых у с л у г .

Устанавливаемое государством ограничение предельного уровня тарифов на перевозку пассажиров по социально значимым сообщениям (межобластные, межрайонные и междугородные) должно предусматривать механизм компенсации перевозчикам убытков, связанных с организацией таких перевозок, в виде субсидий из государственного бюджета (республиканского или местного) в соответствии с бюджетным законодательством Республики Казахстан.

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

Необходимы развитие и модернизация железнодорожной инфраструктуры предприятий-грузоотправителей в целях высвобождения погрузочных ресурсов и сокращения простоя подвижного состава под грузовыми операциями на подъездных путях предприятий.

4.1.3. Реализация транзитного потенциала

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

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

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

В целях развития и эффективного использования транзитного потенциала Республики Казахстан, а также координации усилий государства, транспортных организаций и товаропроизводителей для формирования эффективных схем продвижения продукции и услуг на рынки сбыта в рамках реализации транспортно-логистического кластера будут организованы на государственном

уровне региональные транспортно-логистические центры в городах Астане, Алматы, Актау, а также на станции Достык и в других промышленно развитых регионах Казахстана.

В целях устойчивого роста перевозок железнодорожным транспортом через международный пограничный пункт Достык - Алашанькоу необходима реализация мероприятий, позволяющих максимально увеличить его пропускную способность, включая расширение с китайской стороны терминальной емкости станций Алашанькоу и Урумчи и участка Актогай - Достык к 2015 году до 25 млн. тонн.

Перспективное создание "спрямляющих" железнодорожных линий через территорию Казахстана путем строительства связующих участков между существующими магистралями позволит расширить пропускную способность транзитных коридоров до 100 млн. тонн в год по направлениям на Туркменистан, Иран, Турцию и страны Европы. Проектирование новых участков должно производиться с учетом их последующей электрификации.

Обеспечение дальнейшего увеличения транзитных перевозок из Китая возможно решить открытием второго международного пограничного железнодорожного перехода и строительством железнодорожной линии Хоргос - Сарыозек, которая является продолжением строящейся Китаем железнодорожной линии Цзинхэ - Хоргос, что положительно скажется на развитии зоны свободной торговли (на пограничном пункте перехода Хоргос).

К числу приоритетных проектов повышения эффективности использования транзитного потенциала Республики Казахстан, в частности Северного коридора Трансазиатской железнодорожной магистрали, относится проект Международного союза железных дорог (МСЖД) по развитию международного трансконтинентального интермодального коридора ("N.E.W. - corridor"). Потенциальная мощность контейнерного потока на данном маршруте в первые годы составит более 100 тыс., а объемы перевозок достигнут 25 млн. тонн грузов в год.

4.1.4. Инновационное развитие и формирование кадрового потенциала

Основными направлениями инновационного развития и формирования кадрового потенциала в сфере железнодорожного транспорта являются:

оснащение магистральных железнодорожных путей современными техническими устройствами, а также системами их диагностирования и содержания;

создание условий для развития предприятий по производству и ремонту вагонов и локомотивов, а также организации совместных предприятий с ведущими мировыми производителями железнодорожной техники;

создание интегрированной системы информационного обеспечения

транспортных процессов, включая внедрение автоматизированных систем управления на железнодорожном транспорте;

создание современных логистических комплексов для развития мультимодальных и интермодальных (контейнерных, контрейлерных, комбинированных) перевозок и улучшения качества обслуживания;

совершенствование системы подготовки и переподготовки кадров отрасли железнодорожного транспорта.

4.2. На автомобильном транспорте

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

4.2.1. Формирование и развитие транспортной инфраструктуры

Обширная территория республики и относительно низкая плотность сети автомобильных дорог придают особое значение их техническому состоянию, поскольку разрушение или отсутствие покрытия в совокупности с большими расстояниями приводит к возрастанию транспортных расходов и повышению себестоимости производимой продукции.

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

Автомобильные дороги, соединяющие областные центры с районными, должны быть переданы на республиканский уровень и содержаться за счет республиканского бюджета.

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

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

поэтапное приведение транспортно-эксплуатационного состояния автомобильных дорог общего пользования международного, республиканского,

областного и районного значения и их инженерных сооружений в соответствии с требованиями нормативно-технических документов с учетом роста интенсивности движения и осевых нагрузок, включая выполнение капитального и среднего ремонта, перевод отдельных участков на повышенные технические категории (реконструкцию), устранение опасных участков и расширение дорог; обеспечение содержания (эксплуатации) сети дорог общего пользования международного, республиканского, областного и районного значения на уровне, гарантирующем соответствие их целевому назначению и безопасный круглогодичный проезд автотранспортных средств, разрешенных к эксплуатации ;

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

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

строительство и реконструкция подъездных и объездных дорог вокруг крупных населенных пунктов в целях снижения негативного воздействия автомобильного транспорта ;

повышение эффективности дорожно-эксплуатационных служб и системы управления текущим содержанием дорог, включая переход к выполнению всех видов дорожно-эксплуатационных работ на конкурсной основе;

создание эффективной системы контроля весовых и габаритных параметров автотранспортных средств, используемых при осуществлении перевозок грузов;

поэтапное доведение размера платежей, взимаемых с пользователей автомобильных дорог, в том числе транзитных, до уровня, обеспечивающего максимальное покрытие расходов государства на их ремонт и содержание;

поэтапная реконструкция автомобильных дорог, улично-дорожных сетей и инженерных сооружений, технико-эксплуатационные характеристики которых не отвечают требованиям безопасности дорожного движения;

отказ от нормированного планирования объемов и стоимости дорожно-эксплуатационных работ и обеспечения эксплуатационных служб дорожной техникой ;

ужесточение требований к экологическому состоянию и охране жизни и здоровья людей при выполнении дорожных работ, включая работы внутри и вблизи городов и иных населенных пунктов, обеспечение контроля и повышение ответственности за их несоблюдение ;

институциональное развитие и техническое перевооружение предприятий дорожной отрасли, внедрение современных технологий и систем планирования и управления текущим содержанием, повышение уровня подготовки и

квалификации инженерно-технического и управленческого персонала;
модернизация технологического уровня средств управления движением во всех городах Казахстана, включая внедрение альтернативных средств управления уличным движением в городах Астане и Алматы;
дальнейшее совершенствование нормативно-технической базы, переход на техническое регулирование.

Основными задачами развития автодорожной инфраструктуры являются: принятие первоочередных мер по реконструкции основных международных транзитных коридоров, а также международных маршрутов и дорог республиканского значения;

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

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

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

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

4.2.2. Развитие рынка автотранспортных услуг

Первоочередными задачами развития рынка автотранспортных услуг являются:

обеспечение сельских населенных пунктов регулярными перевозками общественного пассажирского транспорта в соответствии с перспективными схемами пространственного развития и с учетом плотности населения регионов страны;

повышение качества предоставляемых транспортных услуг за счет внедрения новых передовых технологий перевозок пассажиров и грузов, увеличения

комфортности пассажирских перевозок и ужесточения нормативно-технических требований к их осуществлению.

Основными задачами в области развития международных перевозок будут:

- заключение двусторонних международных договоров в области автомобильного транспорта;
- совершенствование разрешительной системы международных автомобильных перевозок;
- поэтапное сближение и гармонизация национального законодательства об автомобильном транспорте с международными нормами;
- создание благоприятных условий для развития и укрепления позиций казахстанских транспортных операторов на международном рынке транспортных услуг путем проведения политики разумного содействия;
- создание условий для развития отечественной автомобильной промышленности;
- создание ассоциации автовокзалов для развития и повышения качества сопровождающих услуг;
- создание национальной информационной системы для пользователей с возможностью дистанционного резервирования и приобретения билетов на междугородные автобусные рейсы.

4.2.3. Использование транзитного потенциала

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

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

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

Дополнительные основные задачи по повышению эффективности использования транзитного потенциала будут заключаться в:

- дальнейшем развитии двусторонних и многосторонних отношений со странами СНГ и дальнего зарубежья;
- гармонизации национального законодательства об автомобильном сообщении с международными нормами;
- создании автоматизированной системы учета всех транзитных пассажиро- и

грузопотоков в разрезе направлений и с учетом международных коридоров; упрощении процедур и сокращении времени проведения таможенного и транспортного контроля.

Необходима модернизация инфраструктуры пограничных пунктов и доведение ее уровня до современных требований с созданием удобств для пользователей и оказанием стандартного набора услуг, связанных с остановками в пути (банки, гостиницы, магазины, рестораны и так далее).

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

4.2.4. Инновационное развитие и формирование кадрового потенциала

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

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

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

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

Помимо коммерческого использования системы спутниковой навигации ее функциональные особенности должны позволять контролирующим органам использовать систему для осуществления контроля за соблюдением операторами законодательства Республики Казахстан при выполнении автомобильных перевозок грузов без остановки автотранспортных средств на территории республики.

Для осуществления контроля экологических параметров транспортных средств в целях ограничения и регулирования негативного влияния транспорта на окружающую среду требуется оснащение экологических органов современным оборудованием и технологиями.

При формировании кадрового потенциала отрасли автомобильного транспорта необходимо совершенствование системы подготовки и переподготовки кадров.

4.3. На городском пассажирском транспорте

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

4.3.1. Планирование развития

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

Такие планы должны предусматривать:

прогноз спроса и максимальное удовлетворение потребностей населения, в том числе инвалидов, в услугах городского пассажирского транспорта, основанный на планах развития и застройки городов и пригородных зон;

основные инвестиционные проекты, стоимость их реализации, а также формирование приоритетных инвестиционных программ;

схему управления городским движением, закрепление приоритета за движением общественного транспорта, а также механизмы регулирования спроса на услуги по перевозке пассажиров общественным транспортом;

схему оптимального развития маршрутной сети городского и пригородного пассажирского транспорта;

программу повышения безопасности движения городского пассажирского транспорта;

проекты в сфере снижения негативного экологического воздействия городского пассажирского транспорта на окружающую среду.

4.3.2. Инновационное развитие и формирование кадрового потенциала

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

На всех видах городского пассажирского транспорта должна быть внедрена единая система электронного билечивания с использованием технологии смарт-карт. Такая система будет также способствовать повышению прозрачности доходов и налоговой отчетности транспортных операторов.

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

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

Одними из приоритетов развития городского пассажирского транспорта станут скорейшая разработка и реализация системы регулирования движения транспорта в городах, учитывая ожидаемое повышение транспортного потока и интенсивность использования личных автомобилей. Главные направления такой системы включают в себя:

создание и оснащение центров регулирования городского движения;
модернизацию системы автоматического регулирования движения (светофоров) с применением технологий адаптивного регулирования;
обеспечение открытой и справедливой конкуренции на рынке транспортных услуг;

реализацию моделей приоритетного движения городского пассажирского транспорта в схемах регулирования;

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

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

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

4.3.3. Инвестиционная и финансовая политика

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

Восстановление троллейбусного и трамвайного парков и их инфраструктуры должно осуществляться в рамках соответствующих бюджетов городов посредством разработки и применения механизмов государственно-частного партнерства.

Разработка и реализация любых инфраструктурных проектов должны

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

4.4. На воздушном транспорте

4.4.1. Формирование и развитие транспортной инфраструктуры

Инфраструктурная политика в области гражданской авиации предусматривает:

поэтапное приведение технико-эксплуатационного состояния аэропортовых комплексов в соответствие с требованиями международных стандартов ИКАО, включая строительство, реконструкцию и капитальный ремонт аэродромных и аэропортовых комплексов;

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

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

расширение авиапарка, развитие рынка внутренних авиасообщений и крупных узловых аэропортов в городах Астане, Алматы и Атырау;

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

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

в 2006-2010 годы - Алматы, Актау, Актобе, Атырау, Жезказган, Костанай, Кызылорда, Павлодар, Усть-Каменогорск и Шымкент. В перспективе предусматривается организация воздушных сообщений между областными центрами и местами исторического и культурного значения для развития туризма (Туркестан), а также имеющими санаторно-курортную инфраструктуру (Алаколь, Балхаш, Баянаул, Боровое);

в 2011-2015 годы - Балхаш, Караганда, Кокшетау, Петропавловск,

Семипалатинск, Талдыкорган, Тараз и Уральск.

В связи с возрастающим пассажиропотоком будут проведены с учетом экономической целесообразности мероприятия по увеличению пропускной способности крупных узловых региональных аэропортов, в первую очередь расширение аэропортовых комплексов в городах Астане, Алматы и Атырау.

В условиях меняющегося спроса на авиационные перевозки парк воздушных судов будет обновляться на основе операционного и финансового лизинга.

В целях дальнейшего освоения казахстанского сектора Каспийского моря планируется приобрести в 2006-2015 годах вертолеты разных типов для их применения по назначению.

Для повышения доступности туристских объектов и национальных достопримечательностей республики планируется приобретение соответствующих типов вертолетов и самолетов, в том числе гидросамолетов для осуществления посадок на водную поверхность.

4.4.2. Безопасность полетов и авиационная безопасность

Повышение уровня безопасности полетов и снижение количества авиационных событий и инцидентов на воздушном транспорте должны являться главными приоритетами государственной политики в области гражданской авиации.

Приоритетные направления государственной деятельности в области обеспечения безопасности полетов будут:

обеспечивать своевременное внедрение положений ИКАО путем постоянного контроля со стороны уполномоченных органов;

выявлять и отслеживать существующие факторы риска в сфере обеспечения безопасности полетов;

разрабатывать и внедрять в глобальном масштабе эффективные и адекватные меры по устранению возникающих рисков;

совершенствовать государственную систему управления безопасностью полетов, охватывающую все разделы.

За счет полного обновления парка воздушных судов и выведения из эксплуатации устаревших воздушных судов должно быть обеспечено снижение количества авиационных событий и инцидентов, обусловленных их техническим состоянием.

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

В связи с повышением террористической угрозы в мировом сообществе и уязвимостью гражданской авиации от актов незаконного вмешательства приоритетные направления деятельности уполномоченного органа в области

повышения авиационной безопасности будут включать в себя:

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

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

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

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

4.4.3. Нормативное правовое обеспечение и сертификация

Существующая нормативная правовая база гражданской авиации, особенно нормативно-технические акты, регламентирующие порядок технического обслуживания воздушных судов, на первом этапе должна быть приведена в соответствие с международными стандартами ИКАО и, по мере необходимости, требованиями JAR.

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

4.4.4. Развитие и регулирование рынка воздушных перевозок

Государственная политика в области регулирования авиационного рынка будет направлена на формирование конкурентоспособных казахстанских авиаперевозчиков, способных обеспечить удовлетворение потребности населения в качественных авиационных услугах. Через реализацию единой, в том числе нормативно-технической, политики будут обеспечиваться развитие конкуренции на рынке авиаперевозок и недопущение лоббирования интересов отдельных перевозчиков.

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

Следует эффективнее использовать нерегулярные авиаперевозки, чартерные авиарейсы.

4.4.5. Развитие аэронавигационного комплекса

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

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

Учитывая оснащение аэронавигационной системы Республики Казахстан современными комплексами, необходимо продолжать оптимизацию аэронавигационной инфраструктуры на основе опыта внедрения наиболее передовых и перспективных технологий.

4.4.6. Использование транзитного потенциала

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

Задачами дальнейшего развития транзитного потенциала авиатранспортной инфраструктуры являются:

повышение уровня согласования транзитной политики в области аэронавигации с соседними государствами;

реализация транзитного потенциала авиаперевозок на маршрутах Азия-Европа-Азия на основе использования современных воздушных судов и организации удобной стыковки маршрутов в европейские и азиатские страны через узловые аэропорты Казахстана;

модернизация аэропортовой инфраструктуры и обслуживания в крупных аэропортах, включая расширение возможностей по приему и выпуску тяжелых воздушных судов;

поддержка международных региональных проектов, способствующих повышению эффективности использования транзитного потенциала Казахстана;

соответствие аэронавигационной системы международным требованиям, включая совершенствование технологий аэронавигационного обслуживания;

развитие инфраструктуры аэропортов Казахстана для повышения качества обслуживания транзитных рейсов: крупные узловые аэропорты должны быть допущены к приему воздушных судов по метеоминимуму второй и третьей

категории ИКАО, а остальные аэропорты, имеющие статус международных, - по первой категории ИКАО.

4.4.7. Инновационное развитие и формирование кадрового потенциала

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

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

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

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

Расширение и обновление авиационной техники парками воздушных судов западного производства потребуют реализации следующих мер:

разработки программы первоначальной подготовки и переподготовки летного и инженерно-технического состава в сфере летной и технической эксплуатации воздушных судов западного производства на базе учебных заведений гражданской авиации;

переподготовки и повышения квалификации профессорско-преподавательского состава по мере освоения новых типов авиационной техники и их технологических процессов;

создания условий для технического оснащения учебных заведений по новым программам первоначальной подготовки летного и инженерно-технического состава.

4.5. На водном транспорте

4.5.1. Формирование и развитие транспортной инфраструктуры

Приоритетными направлениями инфраструктурной политики в сфере водного транспорта являются развитие морских портов, морского торгового флота и

обеспечение содержания внутренних водных путей в судоходном состоянии, в к л ю ч а я :

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

формирование национального торгового флота посредством строительства и приобретения танкерного, сухогрузного и вспомогательного судов;

ежегодное обновление и модернизацию государственного технического речного флота с оптимизацией его численности и доведением состояния до уровня, необходимого для выполнения работ по содержанию внутренних п у т е й

К а з а х с т а н а .

В 2006-2010 годы планируется:

расширение производственных и перевалочных мощностей морских портов до уровня, обеспечивающего прогнозируемый рост перевалки грузов, с учетом реализации Государственной программы освоения казахстанского сектора Каспийского моря и других программ развития нефтеносных регионов К а з а х с т а н а ;

дальнейшее оснащение торгового флота современными судами и освоение новых видов деятельности, включая паромные и контейнерные перевозки;

реконструкция устьевого порта Атырау с доведением его производственных и перевалочных мощностей до уровня, соответствующего перспективному грузопотоку через порт, с учетом регионального развития;

реконструкция и модернизация гидротехнических сооружений на внутренних водных путях с доведением их пропускной способности и технологических параметров до уровня, исключающего возникновение рисков и задержек в ходе н а в и г а ц и и р е ч н ы х с у д о в .

В 2011-2015 годы, принимая во внимание увеличение числа судов, действующих в казахстанском секторе Каспийского моря, а также в бассейне р.Иртыш, будут построены новые судостроительные базы и реконструированы судоремонтные заводы с учетом прогнозируемого спроса.

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

В то же время будет разработана и поэтапно внедрена такая модель управления портами, при которой коммерческие функции будут переданы стивидорным компаниям, а за портовой администрацией останутся контрольно-регулирующие функции.

При осуществлении государственно-частного партнерства необходимо, чтобы оно было прозрачным и соответствовало интересам государства. Проекты, требующие частичного государственного финансирования, не будут

разрабатываться на условиях бессрочной частной собственности. Частным компаниям будет предоставляться долгосрочная концессия при условии возможности доступа на недискриминационной основе других компаний к инфраструктуре.

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

4.5.2. Использование транзитного потенциала

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

Тарифы на транзитном направлении должны конкурировать с тарифами на других маршрутах при условии полного возмещения затрат на обслуживание грузопотока.

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

В качестве перспективных транзитных направлений внутреннего водного транспорта рассматриваются:

организация по р.Иртыш транзитного маршрута Китай - Казахстан - Россия; включение речного транспорта прикаспийских регионов Казахстана в работу международного транзитного маршрута Север-Юг.

4.5.3. Инновационное развитие и формирование кадрового потенциала

По мере роста экономики средняя стоимость товаров, перевозимых по воде, будет увеличиваться в связи с ростом контейнеризации и использованием автомобильных паромов. Углубленная переработка сырья повысит стоимость экспортной продукции и вызовет потребность расширения видов портовых услуг и услуг по перевозке.

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

Необходимо прилагать все возможные усилия для создания в каспийском регионе Казахстана учебного центра для плавсостава и соответствующего персонала.

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

5. ЭТАПЫ И МЕХАНИЗМЫ РЕАЛИЗАЦИИ СТРАТЕГИИ

Реализация Стратегии будет осуществляться в два этапа.

I этап: 2006-2010 годы.

Характеристика: привлечение инвестиций в транспортный сектор. Государство активно вкладывает ресурсы в транспортный комплекс. Подготовка нормативной правовой базы, завершение реформирования транспортных отраслей и создание стимулирующего климата, внедрение международных стандартов и интеграция с международной транспортной средой.

II этап: 2011-2015 годы.

Характеристика: государство активно поддерживает отечественных субъектов транспортного рынка; большинство субъектов, как государственные, так и частные, становятся самостоятельными участниками транспортного рынка; деятельность операторов транспортного комплекса Республики Казахстан соответствует международным стандартам и широко представлена как на внутреннем, так и на внешнем рынках; завершение формирования эффективной транспортной системы, способной адекватно реагировать на изменение спроса на услуги транспорта со стороны экономики и населения и его удовлетворение качественным, доступным и безопасным транспортом; интенсивный рост объема транзитных перевозок; транспортная инфраструктура соответствует современным стандартам.

5.1. I этап: 2006-2010 годы

Должна быть активизирована работа по присоединению Казахстана к международным договорам в сфере транспорта, гармонизации транспортного законодательства, заключению двусторонних международных договоров и реализации принципов глобальной и региональной интеграции.

Необходимы анализ действующего законодательства в сфере транспорта, переработка и оптимизация существующей нормативной правовой базы и создание условий для кодификации.

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

осуществлении международных перевозок.

Необходимы совершенствование процедуры контроля при пересечении Государственной границы Республики Казахстан и создание сети единых контрольно-пропускных пунктов на всех пограничных переходах.

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

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

- создание единого и общедоступного информационного пространства;
- формирование единой транспортной базы данных по всем видам деятельности;

- составление прогнозов по пассажиро- и грузопотокам на региональном, республиканском и международном уровнях, а также перспективных планов развития транспортного комплекса и его отдельных элементов;

- создание логистических центров на транспортно-экспедиционных пунктах;
- разработку и внедрение автоматизированных систем: управления процессами, расчета себестоимости и тарифов, технологического и технического нормирования.

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

В течение первого этапа реализации Стратегии государственными приоритетами в области развития транспортной инфраструктуры будут следующие направления.

5.1.1. В сфере железнодорожного транспорта:

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

- электрификация грузонапряженных железнодорожных участков;
- реабилитация грузонапряженных железнодорожных участков;
- выполнение капитального ремонта локомотивов и вагонов, развитие производства запасных частей, оборудования и материалов для нужд железнодорожного транспорта;

- региональное развитие железнодорожной транспортной сети на направлениях Север-Юг (Россия - Центральная Азия) и Восток-Запад (Юго-Восточная Азия -

Китай - Европа), а также оптимизация и развитие внутренних железнодорожных коридоров;

развитие железнодорожных путей к месторождениям полезных ископаемых Республики Казахстан;

содействие организации регулярных контейнерных перевозок по международным транспортным коридорам;

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

совершенствование систем управления перевозками, информатизации и автоматизации процессов;

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

реализация программы дальнейшего развития международного пограничного перехода на станции Достык и железнодорожного участка Актогай-Достык на 2006 - 2011 годы;

внедрение новых транспортных и таможенных технологий, обеспечивающих максимальную скорость выполнения необходимых процедур при пересечении Государственной границы Республики Казахстан транспортом с пассажирами и грузом;

устранение барьеров при движении грузов путем совершенствования таможенного законодательства и технологии пропуска транзитных грузов через пограничные переходы;

внедрение ресурсосберегающих технологий;

внедрение системы менеджмента качества на железнодорожном транспорте;

совершенствование механизма функционирования систем лицензирования, стандартизации и сертификации на железнодорожном транспорте;

развитие контейнерных перевозок;

обновление подвижного состава.

5.1.2. В сфере автомобильного и городского пассажирского транспорта:

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

автомобильных дорог, с доведением параметров до I технической категории,⁹ и сооружений на них;

приведение пространственной организации и технического состояния улично-дорожной сети городов республиканского значения, областных и районных центров в соответствии с действующими нормативами и техническими требованиями для обеспечения безопасного и комфортного проезда, снижения вредных выбросов, перепланирования, расширения, реконструкции и капитального ремонта, а также строительства новых улиц и инженерных сооружений, оснащения современными системами управления уличным движением, включая системы автоматического измерения скорости и распознавания автомобильных номерных знаков;

⁹ См. СНиП РК 3.03-09-2003 "Автомобильные дороги"

строительство и реконструкция остановочных пунктов, автостанций, автовокзалов и других объектов городской транспортной инфраструктуры; строительство и реконструкция подъездных и объездных дорог вокруг городов и других населенных пунктов;

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

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

повышение требований к качеству дорожных работ и соблюдению нормативов, межремонтных сроков, а также организация проведения контроля за качеством дорожных работ;

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

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

обеспечение координации между центральными и местными органами исполнительной власти;

объединение общественных организаций перевозчиков на республиканском уровне позволит укрепить связь перевозчиков и государства;
полноценное функционирование систем лицензирования, сертификации и стандартизации;

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

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

внедрение современных систем диспетчерского пункта сопровождения городского пассажирского транспорта и электронного билечивания пассажиров;

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

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

восстановление лицензирования пассажирских перевозок, повышение требований к водителям, автотранспортным средствам и их техническому обслуживанию;

обеспечение сельских населенных пунктов регулярными перевозками, осуществляемыми общественным пассажирским транспортом, в соответствии с перспективной схемой расселения и развития производительных сил;

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

осуществление комплекса мер, направленных на профилактику и предупреждение дорожно-транспортных происшествий;

создание совместных производств по сборке и выпуску автомобилей.

5.1.3. В сфере воздушного транспорта:

совершенствование сертификационных и экономических требований к субъектам гражданской авиации. Применение системы мер государственного регулирования авиационного рынка в целях создания и поддержания финансово стабильных и развивающихся авиакомпаний, соблюдающих установленные коммерческие принципы и обеспечивающих потребности казахстанского авиационного рынка в перевозках;

полное обновление парка воздушных судов, задействованных на регулярных внутренних и международных воздушных перевозках, путем приобретения их на основе операционного и финансового лизинга; обновление парка воздушных судов, легкой авиации, задействованных на различных видах авиационных работ, в том числе в нефтедобывающих регионах Западного Казахстана и казахстанской части Каспийского шельфа;

широкое использование права на выполнение нерегулярных полетов, в частности чартерных перевозок, которые являются одним из сегментов экономики воздушного транспорта;

завершение реконструкции производственных фондов узловых аэропортов Астаны, Алматы и Атырау и аэропортов, расположенных в промышленных и развивающихся регионах Казахстана, имеющих важное стратегическое и мобилизационное значение (Актобе, Актау, Костанай, Уральск, Шымкент);

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

приведение нормативно-технических актов в соответствие с международными стандартами ИКАО и требованиями JAR, в том числе в сфере метеорологического обеспечения безопасности полетов;

окончательное становление назначенных авиаперевозчиков, способных конкурировать с крупными иностранными авиакомпаниями;

развитие малой авиации, осуществляющей обслуживание потребностей экономики и населения;

совершенствование системы отбора, первоначальной подготовки и переподготовки летного состава и других специалистов гражданской авиации.

5.1.4. В сфере внутреннего водного транспорта:

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

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

открытие сквозного судоходства по р.Иртыш, а также ежегодное проведение ремонтных и дноуглубительных работ на Урало-Каспийском канале с доведением глубин и других технических параметров на всем протяжении судоходной части до уровня, позволяющего осуществлять сквозное

пассажирское и грузовое судоходство судами класса "река-море";
доведение технических параметров главных судоходных рек Казахстана до состояния, исключающего возникновение транспортных происшествий и задержек речных судов в ходе навигации;
создание условий для открытия по р.Иртыш транзитного маршрута Китай -
К а з а х с т а н - Р о с с и я ;
включение речного транспорта прикаспийских регионов Казахстана в работу международного транзитного маршрута Север-Юг;
создание структуры, обеспечивающей техническую безопасность на внутреннем водном транспорте.

5.1.5. В сфере морского транспорта:

завершение первого этапа работ по расширению производственных мощностей действующих и развивающихся портов до уровня, обеспечивающего прогнозируемый рост перевалки грузов, с учетом реализации Государственной программы освоения казахстанского сектора Каспийского моря и других программ развития нефтеносных регионов Казахстана;

создание транспортно-логистического центра на базе морского порта Актау;
создание системы управления движением судов в Тупкараганском заливе
М а н г и с т а у с к о й о б л а с т и ;

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

развитие судостроительных и судоремонтных объектов для обслуживания национального торгового флота и других торговых судов, курсирующих по
К а с п и ю ;

создание морского учебно-тренажерного центра для организации подготовки в Республике Казахстан квалифицированных кадров в соответствии с требованиями Конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты от 7 июля 1978 года.

5.2. II этап: 2011-2015 годы

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

На данном этапе планируется завершить создание единого транспортного пространства в рамках международных соглашений, а также осуществить сближение законодательства в области транспорта посредством присоединения и реализации соответствующих соглашений и гармонизации внутреннего транспортного законодательства.

Планируется продолжить активное привлечение инвестиций отечественных институтов развития и других финансовых организаций в транспортный комплекс страны.

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

В указанный период произойдет восстановление научного потенциала отраслей, формирование научных и инновационных структур. Подготовка кадров примет системный характер, учитывая потребности транспортной отрасли в специалистах.

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

Данный этап будет сконцентрирован на закреплении позитивного эффекта от реализации Стратегии.

Эффективность институциональных реформ, а также новые технологии и опыт должны быть расширены и доведены до всех регионов страны.

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

Таким образом, в сфере развития инфраструктуры транспорта основными будут следующие государственные приоритеты на втором этапе реализации Стратегии.

5.2.1. В сфере железнодорожного транспорта:

приведение технического состояния всей магистральной железнодорожной сети и объектов отрасли в соответствие с международными стандартами;
развитие вагоно- и локомотивостроения, производство контейнеров и материалов верхнего строения пути;

создание производств по ремонту специального подвижного состава;
масштабное обновление подвижного состава;
реализация программы строительства новых железнодорожных линий Шар - Усть-Каменогорск, Мангышлак - Баутино, Ералиево - Курык, Хоргос - Сарыозек, Бейнеу - Шалкар, Жезказган - Саксаульская;
регулярное курсирование скоростных контейнерных поездов по международным транспортным коридорам;
создание современных высокотехнологичных транспортно-логистических центров во всех крупных городах и на узловых станциях;
развитие современного скоростного пассажирского сообщения;
существенное увеличение доли транзита в общем объеме грузовых перевозок;

интеграция отечественных транспортных операторов в мировой рынок;
рост внешнеэкономической составляющей в деятельности отечественных транспортных операторов.

5.2.2. В сфере автомобильного и городского пассажирского транспорта:

приведение технического состояния сети автомобильных дорог общего пользования и сооружений на них в соответствие с требованиями нормативно-технических документов с учетом перспективного роста интенсивности движения и осевых нагрузок;
строительство новых участков автомобильных дорог республиканского, областного и районного значения и инженерных сооружений, ликвидация грунтовых разрывов и повышение технического состояния существующей сети дорог общего пользования, обеспечивающих межрегиональное, внутриобластное и районное автомобильное сообщение, до уровня международных стандартов;
полное восстановление дорог международного, республиканского значения и приоритетных дорог местного значения с сохранением существующей опорной сети и обеспечение эксплуатации автодорог в соответствии с требованиями международных стандартов;
привлечение частных инвестиций посредством передачи дорог в концессию и создание платных частных автомобильных дорог;
завершение реконструкции автомобильных дорог общего пользования международного значения и доведение их до уровня международных стандартов;

обеспечение содержания сети дорог общего пользования международного, республиканского и местного значения на уровне международных стандартов;
строительство скоростных автомагистралей в направлении международных транзитных коридоров с доведением параметров отдельных участков до I технической категории;

достижение реального соотношения при выполнении международных автомобильных перевозок;

обеспечение сельских населенных пунктов регулярными перевозками, осуществляемыми общественным пассажирским транспортом, в соответствии с перспективной схемой расселения и развития производительных сил;

развитие альтернативных видов городского пассажирского транспорта, таких, как выделенные автобусные линии, трамвайный, троллейбусный транспорт, метро, бесшумные трамвайные линии и другие;

обеспечение условий для повсеместного внедрения перевозчиками международных стандартов качества;

создание условий для активизации развития отечественной автомобильной промышленности;

перевод автобусов и грузовых автомобилей на европейские стандарты в области экологии;

доведение уровня обслуживания населения общественным транспортом до уровня развитых стран, интенсивное внедрение новых технологий и альтернативных видов транспорта;

создание условий для развития отечественной автомобильной промышленности.

5.2.3. В сфере воздушного транспорта:

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

создание малой авиации по обслуживанию потребностей нефтедобычи и трубопроводного транспорта;

частичная либерализация системы государственного регулирования гражданской авиации в целях поощрения развития динамической и конкурентоспособной индустрии с максимальным удовлетворением потребностей населения в авиационных перевозках;

укрепление правовых норм регулирования деятельности гражданской авиации. Нормативная правовая база должна полностью соответствовать требованиям международных стандартов ИКАО;

системность освоения и дальнейшего обновления парка воздушных судов авиационных предприятий Казахстана, соответствие всем международным требованиям, предъявляемым к их безопасной эксплуатации, включая экологические;

завершение реконструкции производственных фондов аэропортов областного значения. Активно развивается сеть аэродромов и вертодромов на местных воздушных линиях. Сеть аэродромов географически охватывает все крупные населенные пункты Казахстана. Узловые аэропорты и аэропорты, имеющие

важное стратегическое значение, должны быть категорированы к приему воздушных судов по минимумам категории II ИКАО¹⁰ ;

¹⁰ См. постановление Правительства Республики Казахстан от 17 июля 2003 года N 712 "Об утверждении Основных правил полетов в воздушном пространстве Республики Казахстан"

завершение этапа полного перехода технологической системы организации воздушного движения на единую полномасштабную автоматизированную систему в совокупности с системой вынесенных рабочих мест диспетчеров и интеграцией методов обслуживания воздушного движения, основанных на применении методов спутниковой навигации;

либерализация системы государственного регулирования рынка гражданской авиации для функционирования нескольких национальных операторов воздушных перевозок, выполняющих региональные, внутренние и международные полеты. Меры государственного регулирования остаются в части установления технических требований и стандартов гражданской авиации;

наличие на казахстанском авиационном рынке нескольких конкурентоспособных авиаоператоров, удовлетворяющих потребности населения в воздушных перевозках и обладающих собственным парком современных воздушных судов.

5.2.4. В сфере внутреннего водного транспорта:

поддержание глубин и других технических параметров судоходных водных путей Казахстана на уровне, позволяющем осуществлять сквозное пассажирское и грузовое судоходство судами разрешенных классов;

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

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

стимулирование восстановления и развития судостроительных и судоремонтных предприятий;

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

развитие паромных переправ;

формирование сервисных и ремонтных предприятий.

5.2.5. В сфере морского транспорта:

завершение работ по расширению и модернизации производственных мощностей морских портов;

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

развитие казахстанского морского торгового флота;

создание региональной системы управления движением судов;

создание условий для развития собственных сервисных и ремонтных предприятий.

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

5.3. Механизмы реализации

Реализация Стратегии будет осуществляться через разработку и реализацию отраслевых программ развития по каждому виду транспорта и региональных программ развития городского пассажирского транспорта в соответствии с принципами и направлениями Стратегии. Таким образом, будут достигаться единство подходов и комплексность в развитии транспортной системы.

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

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

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

6. ИСТОЧНИКИ ФИНАНСИРОВАНИЯ

6.1. Основные принципы

С учетом дальнейшего разгосударствления и либерализации рынка транспортных услуг содействие государства в реализации частной инициативы по развитию производств, обновлению и модернизации подвижного состава и объектов инфраструктуры, находящихся в частной собственности, будет заключаться в создании благоприятных экономических условий, включая проведение гибкой нормативно-технической и фискальной политики. Поскольку практически все транспортные услуги будут оказываться частными предприятиями, они будут самостоятельно покрывать свои эксплуатационные и капитальные расходы.

В отношении пассажирских железнодорожных перевозок будет продолжать действовать государственное субсидирование в соответствии с Программой реструктуризации железнодорожного транспорта Республики Казахстан на 2004-2006 годы¹¹.

¹¹ Утверждена постановлением Правительства Республики Казахстан от 6 февраля 2004 года N 145

Опорная (магистральная) сеть автомобильных и железных дорог, а также внутренняя судоходная инфраструктура останутся в государственной собственности. Терминалы будут постепенно передаваться в собственность частному сектору.

Система воздушной навигации будет в максимальной степени самоокупаемой за счет сборов за аэронавигационное обслуживание (АНО) в районе аэродромов и на маршрутах. Авиационные терминалы будут находиться в сфере ответственности аэропортов и финансироваться за счет сборов за оказание аэропортовых услуг. Аэропорты войдут в муниципальный и частный секторы, которые будут нести ответственность за техническое обслуживание и обновление инфраструктуры, финансируемой за счет сборов за взлет и посадку в аэропортах и другие виды обслуживания.

Строительство и техническое обслуживание терминалов морских портов в основном будут входить в сферу ответственности частного сектора. Морская инфраструктура общего пользования будет находиться в сфере ответственности государства, при этом затраты будут возмещаться, насколько это возможно, за счет портовых сборов и на основании договоров с судовладельцами и с тивидорными компаниями.

Порты на внутренних судоходных путях будут являться сферой ответственности частного сектора. Природоохранные мероприятия в системе

внутренних судоходных путей будут покрываться за счет бюджетных средств, выделяемых на их содержание в рамках программы обеспечения водных путей в судоходном состоянии и содержание шлюзов. Следовательно, государственные инвестиции будут необходимы как для технического обслуживания, так и для капитальных затрат.

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

Прежде всего это будет применяться к грузовым автомобилям большой грузоподъемности на главных магистралях, как это происходит в некоторых европейских странах.

В долгосрочной перспективе такая политика будет расширена и применена к другим типам транспортных средств.

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

Будет поощряться участие частного сектора в различных сферах транспортной отрасли, включая долгосрочные концессионные соглашения, при которых инфраструктура в конечном счете будет возвращаться государству.

Схемы государственно-частного партнерства могут также включать частичное финансирование инфраструктуры государством.

6.2. Источники финансирования

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

Ориентировочная инвестиционная потребность транспортного комплекса на период реализации Стратегии составит порядка 3,4 трлн. тенге в ценах 2005 года, из которых 70 % будут составлять частные инвестиции. В основе приблизительной оценки инвестиций лежат потребности восстановления, реконструкции и строительства различных элементов транспортной инфраструктуры, обновления подвижного состава. Более точная оценка необходимых человеческих, финансовых и материально-производственных ресурсов для реализации Стратегии будет проводиться при разработке и

утверждении отраслевых программ развития по видам транспорта, в том числе при формировании республиканского бюджета на соответствующий год.

7. ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

Реализация Стратегии будет иметь общий положительный социально-экономический эффект в развитии экономики Казахстана и окажет значительное содействие реализации таких программных документов, как Стратегия индустриально-инновационного развития, Государственная программа развития сельских территорий Республики Казахстан на 2004-2010 годы ¹² и разрабатываемая Стратегия территориального развития Республики Казахстан до 2 0 1 5 г о д а .

¹² Утверждена Указом Президента Республики Казахстан от 10 июля 2003 года N 1 1 4 9

Вся транспортная система перейдет на качественно новый уровень функционирования. Будет сформирована оптимальная транспортная сеть, соответствующая необходимым требованиям, и достигнут максимальный уровень обеспечения потребностей экономики и населения в услугах надежного и безопасного транспорта .

Казахстанский транспортный комплекс будет органично интегрирован с мировой транспортной системой. Транспортная инфраструктура, нормативная база и система контроля в сфере экологии будут приближены к международным стандартам. Будут предприняты меры по снижению негативного влияния транспорта на окружающую среду .

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

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

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

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

Будет достигнут максимальный уровень обеспечения потребностей экономики и населения в услугах надежного и безопасного транспорта. Транспорт станет доступным для населения, снизится его техногенная и экологическая опасность.

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

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

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

Государство сократит свое участие на рынке транспортных услуг в качестве участника и сконцентрирует свои функции на осуществлении регулирования деятельности транспорта, не вмешиваясь в хозяйственную деятельность субъектов рынка.

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

Реализация Стратегии позволит достичь к 2015 году следующих результатов: пассажирооборот вырастет в 1,5 раза (в 2005 году он составил 107,6 млрд. пассажиро-километров), грузооборот увеличится в 2 раза (в 2005 году - 223,8 млрд. тонно-километров);

снижение доли транспортной составляющей в стоимости конечной продукции до 6,9 %;

снижение транспортных расходов пользователей автомобильных дорог за счет уменьшения себестоимости автомобильных перевозок;

существенное снижение транспортных происшествий (в 2005 году количество ДТП составило 14 517);

показатель числа погибших на 1000 автотранспортных средств снизится в 3 раза (в 2005 году в Казахстане он составил 1,9; в развитых странах - порядка 0,3);

повышение обеспеченности населенных пунктов республики регулярным транспортным сообщением (более чем на 1,1 тыс. единиц увеличится численность сельских населенных пунктов, с которыми будет обеспечено постоянное круглогодичное транспортное сообщение);

использование населением железнодорожного и автомобильного транспорта вырастет в 1,5 раза, воздушного - в 6 раз;

скорость грузового сообщения возрастет на 15-20 %, а по основным международным транспортным коридорам - на 20-30 %;

повышение конкурентоспособности отечественных перевозчиков и транспортных коридоров страны;

создание дополнительных рабочих мест в системе транспорта и смежных с транспортной отраслью сферах;

увеличение объема транзита через территорию Казахстана: с 9,364 млн. тонн грузов (в 2005 году) до 32,2 млн. тонн грузов (в 2015 году); с 84,7 млн. самолето-километров (в 2005 году) до 190,0 млн. самолето-километров (в 2015 году);

повышение дохода от транзитного движения в 3 раза: с 46,3 млрд. тенге (в 2005 году) до 136,3 млрд. тенге в 2015 году;

доля транспорта в ВВП (без личных автомобилей) составит 7,9 % (в 2005 году составила 11 %);

доля транспорта в загрязнении окружающей среды снизится в 2,5 раза (в настоящее время составляет 30 %);

с учетом реализации Стратегии индустриально-инновационного развития и перспектив территориального развития снизится грузоемкость экономики до 5 тонно-километров/долларов ВВП.

Реализация Стратегии, координация на основе ее положений действий всех ветвей и уровней власти, бизнеса, различных слоев общества обеспечат наиболее эффективное использование возможностей транспорта в интересах социально-экономического развития Республики Казахстан.