

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

Утративший силу

Указ Президента Республики Казахстан от 13 января 2014 года № 725. Утратил силу Указом Президента Республики Казахстан от 12 декабря 2016 года.

Сноска. Утратил силу Указом Президента РК от 12.12.2016 № 389.

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

1. Утвердить Государственную программу развития и интеграции инфраструктуры транспортной системы Республики Казахстан до 2020 года (далее – Программа).

2. Правительству Республики Казахстан:

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

2) представлять в Администрацию Президента Республики Казахстан результаты мониторинга реализации Программы в сроки и в порядке, определяемые Указом Президента Республики Казахстан от 4 марта 2010 года № 931 "О некоторых вопросах дальнейшего функционирования Системы государственного планирования в Республике Казахстан".

3. Центральным и местным исполнительным органам, а также государственным органам, непосредственно подчиненным и подотчетным Президенту Республики Казахстан, принять меры по реализации Программы.

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

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

"

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

"

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

6. Настоящий Указ вводится в действие со дня подписания.

Президент
Республики Казахстан

Н. НАЗАРБАЕВ

УТВЕРЖДЕНА
Указом Президента
Республики Казахстан
от 13 января 2014 года № 725

ГОСУДАРСТВЕННАЯ ПРОГРАММА развития и интеграции инфраструктуры транспортной системы Республики Казахстан до 2020 года

Астана, 2014 год

Содержание

1. Паспорт Программы
2. Введение
3. Анализ текущей ситуации
4. Цели, задачи, целевые индикаторы и показатели результатов реализации Программы
5. Основные направления и пути достижения поставленных целей
6. Инфраструктурное обеспечение развития регионов
7. Этапы реализации Программы
8. Необходимые ресурсы

1. ПАСПОРТ ПРОГРАММЫ

Сноска. Раздел 1 с изменениями, внесенными Указом Президента РК от 26.05.2015 № 30.

Наименование Программы Государственная программа развития и интеграции инфраструктуры транспортной системы Республики Казахстан до 2020 года

Основание для разработки Послание Президента Республики Казахстан - Лидера Нации Н.А. Назарбаева народу Казахстана "Стратегия "Казахстан - 2050": новый политический курс состоявшегося государства", Стратегический план развития Республики Казахстан до 2020 года

Государственный орган,
ответственный за разработку Программы Министерство транспорта и коммуникаций Республики Казахстан

Государственные органы,

ответственные за реализацию Программы	Центральные и местные государственные органы, органы местного самоуправления
Цель Программы	Формирование современной транспортной инфраструктуры Казахстана, а также обеспечение ее интеграции в международную транспортную систему и реализация транзитного потенциала
Задачи	<ol style="list-style-type: none"> 1. Создание на территории Казахстана современной транспортно-логистической системы, обеспечивающей высокую и эффективную транспортную связность внутри страны, увеличение грузопотоков по территории Республики Казахстан и координацию работы всех видов наземного, морского и воздушного транспорта. 2. Комплексное обеспечение села и малых городов качественным транспортным сообщением. 3. Развитие местной транспортной инфраструктуры в регионах. 4. Обеспечение интеграции транспортной инфраструктуры Казахстана в международную транспортную систему.
Сроки реализации	2014 - 2020 годы (долгосрочная)
Целевые индикаторы и показатели	<ol style="list-style-type: none"> 1) увеличение объема перевозки грузов до 5800 млн. тонн к концу 2020 года, в том числе, до 4300 млн. тонн к концу 2016 года; 2) увеличение количества перевозки пассажиров до 34200 млн. человек к концу 2020 года, в том числе до 25500 млн. человек к концу 2016 года; 3) увеличение грузооборота до 720 млрд. ткм к концу 2020 года, в том числе до 470 млрд. ткм к концу 2016 года 4) увеличение пассажирооборота до 530 млрд. пкм к концу 2020 года, в том числе до 350 млрд. пкм к концу 2016 года <p>До 2020 года для реализации Программы необходимо финансирование в размере 5220000 млн. тенге, в том числе:</p> <p>Республиканский бюджет 2724245 Национальный фонд 234000 Местный бюджет 178068 Собственные и заемные средства группы компаний 1535565</p>
Источники и объемы финансирования	АО "НК "Казакстан темір жолы" Собственные и заемные средства АО "НК "Актауский международный морской торговый порт" 24640 Заемные средства ТОО 12000 "НМСК "Казмортрансфлот" Концессия и государственно-частное партнерство 146498 Частные инвестиции 276005 Сборы от платности 88980

2. Введение

Ключевые вызовы XXI века, такие как глобальная энергетическая безопасность, исчерпаемость природных ресурсов, третья индустриальная

революция, нарастающая социальная нестабильность и угроза новой мировой дестабилизации определяют новые требования к социально-экономическому развитию страны, в том числе инфраструктуры транспортной системы.

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

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

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

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

Настоящая Государственная программа развития инфраструктуры транспортной системы Республики Казахстан до 2020 года (далее - Программа) разработана для реализации Послания Президента Республики Казахстан - Лидера Нации Н.А. Назарбаева народу Казахстана "Стратегия "Казахстан - 2050" : новый политический курс состоявшегося государства" (далее — Стратегия - 2050).

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

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

3. Анализ текущей ситуации

Сноска. Раздел 3 с изменениями, внесенными Указом Президента РК от 26.05.2015 № 30.

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

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

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

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

В Стратегии - 2050 отмечено, что поставленная задача на предыдущем этапе социально-экономического развития республики была достигнута. За прошедшие годы было введено в строй несколько крупных стратегических объектов транспортной инфраструктуры.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Железнодорожный транспорт

1. Характеристика текущего состояния отрасли

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

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

За годы независимости Казахстана построены железнодорожные линии "Аксу - Дегелен", "Хромтау - Алтынсарин", "Шар - Усть-Каменогорск", "Узень -

государственная граница с Туркменистаном" и "Жетыген - Коргас", общей протяженностью 1182 км.

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

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

В ходе проведения реформ были:

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

2) выделены в конкурентный сектор ремонтные предприятия;

3) осуществлено организационное и финансовое разделение пассажирских и грузовых перевозок;

4) начато государственное субсидирование пассажирских перевозок;

5) созданы условия для развития рынка операторов вагонов.

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

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

Таблица 1. Доля погрузки по операторам вагонов:

Операторы вагонов	2008 год	2010 год	2013 год
Частный парк Республики Казахстан	34%	33%	71%
Частный парк Содружества Независимых Государств	4%	8%	21,5%
Инвентарный парк Республики Казахстан	46%	47%	6,6%
Инвентарный парк Содружества Независимых Государств	16%	12%	0,9%

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

Несмотря на это АО "Қазтеміртранс" включено в Государственный реестр субъектов рынка, занимающих доминирующее или монопольное положение (по видам деятельности: услуги оператора платформ, услуги оператора крытых вагонов), и лишено возможности применять гибкую тарифную политику и конкурировать с другими компаниями, в том числе зарубежными.

Таким образом, несмотря на очевидное расширение границ рынка с учетом единого ТС, принципиальных изменений в регуляторной модели отрасли не произошло.

В свете формирования ЕЭП необходимо проработать вопрос выведения вагонной составляющей в перевозке грузов из-под государственного регулирования в установленном законодательством порядке.

Кроме того, для формирования целевой модели отрасли и обеспечения конкурентоспособности субъектов рынка железнодорожных перевозок на международном уровне предлагается рассмотреть возможность обеспечения 100% субсидирования государством убытков перевозчика, связанных с осуществлением пассажирских перевозок по социально значимым сообщениям.

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

Стратегия "Казахстан - 2050" предусматривает развитие инфраструктуры с выходом за пределы страны и создание инфраструктурных центров внутри государства. При этом особое внимание уделяется развитию транзитных перевозок.

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

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

Железнодорожный транспорт для Республики Казахстан имеет стратегическое значение. Географические условия Казахстана (отсутствие прямого выхода к морю, наличие судоходных рек), обширность территории,

сырьевая структура производства и размещение производительных сил, неразвитость автодорожной инфраструктуры делают роль железнодорожного транспорта в экономике страны чрезвычайно важной.

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

3. Действующее законодательство и подзаконные нормативные правовые акты отрасли

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

4. Основные проблемы отрасли

Существует ряд проблем железнодорожной отрасли, к которым относятся:

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

Автодорожная отрасль

1. Характеристика текущего состояния отрасли

Протяженность автомобильных дорог Республики Казахстан составляет 128,3 тыс. км, из которых более 97,4 тыс. км автодороги общего пользования, в том числе 23,5 тыс. км республиканского значения и 73,9 тыс. км областного и районного значения. По оценке Всемирного Банка текущая стоимость республиканской дорожной сети составляет приблизительно 109,7 млрд. долларов США или 48,9% от ВВП 2013 года.

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

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

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

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

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

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

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

В 2013 году транспортно-эксплуатационное состояние автомобильных дорог общего пользования следующее: в хорошем техническом состоянии - 20%, удовлетворительном - 47% и неудовлетворительном - 33%. Прямым следствием сложившегося транспортно-эксплуатационного состояния автомобильных дорог республиканского значения являются прямые и косвенные экономические издержки общества и в целом национальной экономики, эквивалентные 1021,9 млрд. тенге или 3,46% от ВВП 2012 года, в том числе:

республиканского значения 235,3 млрд. тенге или 0,86% от ВВП; местного значения 786,6 млрд. тенге или 2,6% от ВВП.

Также состояние дорог отражается на международных рейтингах конкурентоспособности страны. Положительные сдвиги в последние годы позволили впервые за семь лет изменить отрицательный тренд фактора " Качество дорог" и улучшить данный индикатор на восемь позиций в 2012 году

по сравнению с 2011 годом. На протяжении шести лет (2006 - 2011 годы) данный индикатор устойчиво ухудшался, достигнув отметки 125, что на 27 позиций ниже базового периода (2006 год).

Таблица 2. Динамика индекса "Качество дорог" глобального индекса конкурентоспособности Всемирного экономического форума за 2006-2013 годы.

Временной период, годы	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Рейтинг, место	98	109	108	116	124	125	117	117
Отклонение, +/-	-	-11	+1	-8	-8	-1	+ 8	0

3. Действующее законодательство и подзаконные нормативные правовые акты отрасли

В настоящее время автодорожный сектор регулируется законами "Об автомобильных дорогах" и "Об архитектурной, градостроительной и строительной деятельности в Республике Казахстан", ратифицированными соглашениями между Республикой Казахстан и международными институтами развития (Азиатский Банк Развития, Европейский Банк Реконструкции и Развития, Всемирный Банк).

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

4. Основные проблемы отрасли

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

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

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

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

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

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

Автомобильный транспорт

1. Характеристика текущего состояния отрасли

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3. Действующее законодательство и подзаконные нормативные правовые акты отрасли

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

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

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

4. Основные проблемы отрасли

К основным проблемам автомобильного транспорта можно отнести следующее:

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

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

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

4) высокий уровень нелегальных перевозчиков такси;

5) неразвитая инфраструктура стоянок такси и сервисного обслуживания;

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

7) эксплуатация населением, а также компаниями, оказывающими услуги по пассажирским перевозкам, неэкологичного транспорта;

8) факты неоднократных проверок, вследствие чего автотранспорт задерживается до устранения нарушений, в частности за несоблюдение требований законодательства отечественными и иностранными перевозчиками, в частности:

допустимых весогабаритных параметров транспортных средств;

разрешительной системы международных автоперевозок;

требований к перевозкам опасных грузов.

Водный транспорт

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

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

Вместе с тем, в 2013 году перевалено 10,1 млн. тонн, что на 8% ниже в сравнении с 2012 годом.

Основную номенклатуру грузов, ежегодно переваливаемых через морские порты, составляют нефть, металл, зерно, паромные и другие грузы.

При этом с учетом послабления экономических санкций в отношении Ирана и развития мультимодальных сообщений через морские порты отмечается рост генеральных и контейнерных грузов, что требует принятия адекватных мер по наращиванию соответствующих портовых мощностей.

На рынке морских перевозок в Каспийском бассейне самый мощный флот принадлежит Азербайджану, флот Казахстана составляет 5%. Отечественный

торговый флот составляют 8 танкеров грузоподъемностью 12-13 тыс. тонн и 2 сухогрузных судна. При этом отечественными танкерами транспортируется порядка 70% из общего объема нефти, переваливаемой через порт Актау.

Весь объем сухих грузов перевозится иностранными судами, в результате ежегодная упущенная выгода Казахстана составляет около 6,8 млрд. тенге. Это обусловлено тем, что казахстанские экспортеры заключают контракты на условиях FOB, при которых иностранные партнеры преимущественно загружают свои судоходные компании.

Средний возраст судов, используемых КСКМ, составляет 13-15 лет.

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

В настоящее время в КСКМ оперируют порядка 280 судов.

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

На сегодняшний день маршрут транспортировки грузов через порт Актау характеризуется жесткой конкуренцией с другими портами прикаспийских государств, а также новыми линиями железных дорог.

Для развития морских портов Казахстана необходимо привлечение объемов перевалки экспортно-импортных грузов.

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

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

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

Недостаточное материально-техническое оснащение органов транспортного контроля, в том числе отсутствие с 2002 года необходимого обновления служебных судов, общая изношенность которых превышает 90%, негативно

отражаются на эффективности ведения контроля и не позволяют снизить уровень аварийности на водном транспорте.

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

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

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

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

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

3. Действующее законодательство и подзаконные нормативные правовые акты отрасли

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

На сегодняшний день основополагающими нормативными правовыми актами в области морского транспорта являются законы Республики Казахстан "О торговом мореплавании" и "О внутреннем водном транспорте".

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

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

А также, в соответствии законодательством Республики Казахстан все участники перевозочного процесса обязаны обеспечивать соблюдение требований безопасности торгового мореплавания и охрану морской среды. Правительством Республики Казахстан признаны шесть иностранных

классификационных обществ для проведения технического освидетельствования судов и их классификацию.

4. Основные проблемы отрасли

К основным проблемам водного транспорта можно отнести следующее:

- 1) низкая конкурентоспособность отечественного флота;
- 2) высокий уровень износа государственного технического флота;
- 3) неразвитость отечественных судостроительных судоремонтных предприятий;
- 4) слабое развитие береговой инфраструктуры;
- 5) нехватка служебно-разъездных катеров для осуществления контроля на водном транспорте;
- 6) несоответствие образовательной системы международным требованиям, что влечет нехватку квалифицированных кадров.

Гражданская авиация

1. Характеристика текущего состояния отрасли

Республика Казахстан является одной из крупнейших стран в регионе и находится в окружении сильных экономик России, Индии и Китая. Территория Республики Казахстан имеет выгодное геостратегическое расположение на пересечении европейско-азиатского рынка воздушных перевозок.

В настоящее время в Казахстане зарегистрировано 44 авиакомпании, из них 5 авиакомпаний задействованы на регулярных перевозках (97% воздушные суда западного производства), 14 осуществляют нерегулярные перевозки (63% воздушные суда западного производства), 3 авиакомпании по грузовым перевозкам (20% воздушные суда западного производства), 22 эксплуатанта выполняют авиационные работы (52% воздушные суда западного производства).

На рынке регулярных международных сообщений работают 32 авиакомпании, где доля казахстанских компаний составляет 52%, европейских 25%, азиатских перевозчиков 13% и других 10%.

Внутренние маршруты выполняются 5 регулярными авиакомпаниями: АО "Эйр Астана", АО "Авиакомпания "Скат", АО "Bek Air", АО "Жетысу", АО "Жезказган". Около 75% внутренних пассажирских перевозок осуществляет перевозчик АО "Эйр Астана" и 20% АО "Авиакомпания "Скат", 5% - другие авиаперевозчики.

Число перевезенных пассажиров авиакомпаниями Республики Казахстан в 2013 году по сравнению с 2012 годом увеличилось на 9,5%, достигнув 5 млн.

человек. Доля пассажирооборота воздушным путем составила 4,2%. В 2013 году аэропортами Республики Казахстан обслужено около 9 млн. пассажиров. По итогам 2013 года перевозка грузов воздушным путем составила 24 тыс. тонн.

Доходы отрасли гражданской авиации в 2013 году составили 315 млрд. тенге или 1% от ВВП Республики Казахстан. Рост по отношению к доходам 2012 года составил 2%.

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

В республике действуют 18 аэропортов республиканского и областного значения. На сегодня из 15 аэропортов, допущенных к обслуживанию международных рейсов, 12 категорированы по стандартам ИКАО:

Перечень аэропортов Республики Казахстан республиканского и областного значения по состоянию на 1 января 2014 года

№ п/п	Наименование аэропорта	Категории	Обслужено пассажиров, тыс. человек	Пропускная способность, пассажиров в час пик
Крупные аэропорты (более 300 тысяч пассажиров в год)				
1	Алматы	Ш В	4 002,9	1 600
2	Астана	Ш А	2 303,1	750
3	Актау	I	731,7	450
4	Атырау	II	599,1	350
Средние аэропорты (100 тысяч и более пассажиров в год)				
1	Актобе	I	292,2	500
2	Шымкент	I	193,5	100
3	Караганда	I	172,1	500
4	Орал	б/к	152,1	200
5	Павлодар	I	125,8	200
6	Оскемен	I	113,0	200
Малые аэропорты (до 100 тысяч пассажиров в год)				
1	Кызылорда	I	71,1	150
2	Костанай	б/к	56,2	200
3	Семей	б/к	26,5	400
4	Тараз	б/к	24,2	200
5	Жезказган	I	14,4	150
6	Талдыкорган	б/к	13,7	100
7	Кокшетау	I	12,4	200
8	Петропавловск	б/к	11,8	200

Важнейшим элементом организации воздушного движения в воздушном пространстве страны является аэронавигационное обслуживание. В Казахстане провайдером аэронавигационных услуг является РГП "Казаэронавигация" (

управление воздушным движением, радиотехническое обеспечение полетов и т.д.).

Казахстан находится в конкурентном поле аэронавигационного обслуживания, которое состоит из трех трансзиатских направлений:

- 1) Транссибирские маршруты (51%) (севернее территории Казахстана, над территориями России, Монголии и Китая);
- 2) Трансзиатские маршруты, проходящие над территорией Казахстана (26%);
- 3) Азиатские маршруты (23%) (южнее территории Казахстана, через Черное море, Азербайджан, Иран/Туркмения).

Общее количество воздушных трасс Республики Казахстан - 90, при этом их протяженность составляет - 83 876 км. Общее количество воздушных коридоров на границе с сопредельными государствами - 73. В 2013 году количество обслуженных воздушных судов в воздушном пространстве Республики Казахстан составило 230 355, при этом рост движения по сравнению с 2012 годом составил 106,5%.

В 2013 году совместно с Бюро технического сотрудничества ИКАО проведена ресертификация 28 эксплуатантов, выполняющих коммерческие перевозки, по итогам которой отозвано 8 сертификатов/свидетельств, приостановлена деятельность 4 авиакомпаний.

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

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

За последнее десятилетие в Казахстане наблюдается существенный рост объема пассажирских перевозок (более 15%).

Казахстаном заключено 36 международных соглашений о воздушном сообщении, при этом международная сеть авиаперевозок предоставляет 64 сообщения.

В 2012 году проведена частичная либерализация внутреннего рынка.

В Казахстане действует программа субсидирования внутриобластных перевозок, в рамках которой в настоящее время субсидируются 8 маршрутов на сумму 1,5 млрд. тенге.

На сегодняшний день проведена реконструкция 13 взлетно-посадочных полос и 9 терминалов аэропортов страны, что увеличило пассажиропоток и повысило качество авиационных услуг.

Также состояние гражданской авиации отражается на международном рейтинге конкурентоспособности страны ГИК ВЭФ, согласно которому в 2012 году Казахстан занимает по показателям "Качество инфраструктуры воздушного транспорта" - 87 место и "Доступность мест на километр" - 57 место.

3. Действующее законодательство и подзаконные нормативные правовые акты отрасли.

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

Основой для создания нормативного поля в сфере гражданской авиации являются положения стандартов и рекомендуемой практики, изложенных в 19 приложениях к Чикагской конвенции о международной гражданской авиации, к которой Казахстан присоединился в 1992 году.

В связи с тем, что аудитом ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов в 2009 году были выявлены существенные недостатки, относящиеся к вопросам обеспечения безопасности полетов, по итогам проверки Комитетом по безопасности полетов ЕК казахстанским авиакомпаниям ограничена деятельность в Еврозоне.

С целью приведения национального законодательства и организационной структуры уполномоченного органа в сфере гражданской авиации и процедур на соответствие требованиям ИКАО внесены поправки в действующее законодательство в сфере гражданской авиации Республики Казахстан.

В настоящее время принимаются меры по снятию ограничений на выполнение полетов казахстанских авиакомпаний в зону ЕС. В результате проведенной работы с АО "Эйр Астана" сняты ограничения на выполнение полетов в страны ЕС.

При этом, проведена миссия ИКАО по устранению замечаний аудита 2009 года. По итогам валидационной миссии ИКАО снято существенное замечание по летной годности и процент соответствия деятельности КГА стандартам ИКАО вырос на 18%, то есть с 47% до 65%. При этом средний мировой показатель соответствует 60%.

4. Основные проблемы отрасли

К основным проблемам отрасли гражданской авиации можно отнести:

1) слабое техническое оснащение и износ наземной инфраструктуры аэропортов (50%) в виду недостаточной загруженности, низкого уровня менеджмента аэропортов и государственной поддержки;

2) устаревший парк воздушных судов на авиационных работах, низкую коммерческую привлекательность и присутствие административных барьеров для вовлечения предприятий МСБ в развитие малой авиации;

3) малое количество действующих аэродромов местных воздушных линий по причине низкой рентабельности и отсутствия государственной поддержки;

4) низкую конкурентоспособность в условиях глобальной либерализации;

5) низкую эффективность использования воздушного пространства;

6) несоответствие системы государственного контроля и надзора за безопасностью полетов международным стандартам;

7) острую нехватку квалифицированных кадров из-за отсутствия современной системы подготовки кадров, государственной поддержки в системе детско-юношеского авиационно-технического творчества, системы аэроклубов и авиационных видов спорта;

8) низкий уровень развития транзитных авиаперевозок по причине неразвитости инфраструктуры и отсутствия условий его развития;

9) вредное воздействие авиатранспорта на окружающую среду.

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

1. Уровень развития транспортной логистики в Казахстане.

По итогам проведенных в 2014 году Всемирным Банком исследований мировой логистики логистическая система Казахстана заняла в общем списке ИЭЛ 88 место из 155 стран, опустившись на 2 позиции по сравнению с 2012 годом.

Снижение рейтинга Казахстана произошло в основном в связи с понижением подиндикаторов "Качество инфраструктуры" (106 место), "Простота организации международных поставок товаров" (100 место) и "Компетенция в логистике" (83 место). Негативным образом на возможностях увеличения транзитных и экспортных грузопотоков сказывается недостаточная эффективность таможенных пунктов пропуска (121 место), снижающая скорость и предсказуемость сроков прохождения грузами границы.

Транспортные коридоры Казахстана

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

1) Северный коридор ТАЖМ.

Связывает Западную Европу с Китаем, Корейским полуостровом и Японией через Россию (на участке Достык/Хоргос - Актогай - Саяк - Моинты - Астана - Петропавловск (Пресногорьковская)).

2) Южный коридор ТАЖМ.

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

3) ТРАСЕКА.

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

4) Север - Юг.

Пролегает в Северную Европу из стран Персидского залива через Россию и Иран с участием Казахстана на участках: морской порт Актау - регионы Урала России и Актау - Атырау, а также через новую железнодорожную линию Узень - Берекет (Туркменистан) - Горган (Иран);

5) Центральный коридор ТАЖМ.

Имеет важное значение для региональных транзитных перевозок по направлению Центральная Азия - Северо-Западная Европа (на участке Сарыагаш - Арысь - Кандагач - Озинки).

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

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

Анализ грузовых потоков и торговых отношений

Общий товарооборот Республики Казахстан со всеми странами мира в 2013 году по сравнению с 2010 годом вырос на 46% и составил 133,5 млрд. долларов.

Объем экспортных грузоперевозок в 2013 году составил 171 млн. тонн (за исключением трубопроводного транспорта), при этом объем импортных грузоперевозок - 41 млн. тонн.

Основные грузоперевозки в экспортном сообщении осуществлялись в Россию - 31%, страны Европы - 38%, Китай - 13% и страны Центральной Азии - 5%.

В импортном сообщении на Россию пришлось 68%, Китай - 7,2% и страны Центральной Азии - 12%.

Общий объем транзитных грузов через Казахстан в 2013 году составил 17,5 млн. тонн, объем доходов от них составил около 1 млрд. долл. США, при этом большинство транзитных грузов приходится на железнодорожный транспорт - 16,01 млн. тонн, остальных на автомобильный - 1,56 млн. тонн и водный транспорт - 0,12 млн. тонн.

Основную долю в структуре транзитных перевозок по странам отправления занимает Россия, доля которой составила 56% в 2013 году. На Китай приходится 21% от общего объема транзитных грузов и на Узбекистан порядка 10%.

Основными странами назначения транзитных грузопотоков через Казахстан являются страны Центральной Азии - 85% (Узбекистан - 45%, Кыргызстан - 20%, Туркменистан - 6%, Таджикистан - 9,5%, Афганистан - 5%), в то время как на Россию приходится 5,6% и Китай - 4,5%.

Необходимость упрощения международных торговых процедур возникла в связи с увеличением внешнеторговых товаропотоков, повышением спроса на скоростные доставки и современные логистические цепочки, развитием международной торговли компонентами, широким использованием контейнерных перевозок. В результате таможене пришлось обслуживать увеличивающиеся грузопотоки при имеющихся ресурсах.

Применение во внешнеторговой политике различных торговых барьеров несет в себе как преимущества, так и значительные недостатки. С одной стороны, каждая страна нуждается в развитии торгово-политических отношений с другими странами и в их поддержке, а с другой стороны, на этапе развития своих экономических производственных мощностей национальные производители нуждаются в защите своих интересов и поддержке государства. Невозможно полностью исключить из международной торговли торговые барьеры, но также нельзя допустить, чтобы они мешали развитию торговли между странами.

Предпосылки к увеличению транзита через Казахстан.

Положение Казахстана между крупнейшими торговыми партнерами - Китаем и странами ЕС диктует главный вызов для развития транспортно-логистической системы страны. Согласно прогнозам экспертов, к 2020 году объем торговли между Китаем и ЕС увеличится до триллиона долларов, а общий объем грузооборота составит около 170 млн. тонн. На сегодняшний день доля Казахстана в обеспечении транзита этого объема незначительна, а подавляющая часть импорта из Китая в ЕС следует по морю через Суэцкий канал.

Экономический рост Китая в последние годы смещается из восточных в западные и центральные провинции Китая, которые тяготеют к железнодорожным перевозкам через территорию Казахстана. В соответствии с

программой развития западного Китая "China Western Development planning 2011-2015" в развитие западных и центральных регионов Китая предполагается инвестировать до 1 трлн. долларов США.

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

Создание ТС и формирование ЕЭП внесут существенный вклад в создание эффективного транспортного коридора, соединяющего Китай с Европой, путем упрощения процесса пересечения границ, поскольку предусматривают пересечение таможенной границы стран ЕЭП только в двух местах - на границах с Китаем и странами ЕС.

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

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

2. Действующее законодательство и подзаконные нормативные правовые акты отрасли

Система транспортной логистики в Республике функционирует лишь технически, детальное законодательное обеспечение на сегодняшний день отсутствует.

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

3. Основные проблемы отрасли

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

Ключевыми проблемами транспортно-логистической системы являются:

1) непопулярность казахстанских коридоров, в результате чего основной объем транзитных грузов между Китаем и ЕС уходит в обход Казахстана;

2) отсутствие системного управления коридорами и их инфраструктурная неразвитость;

- 3) низкий уровень логистического сервиса;
- 4) отсутствие собственных внешних терминальных сетей за пределами Казахстана;
- 5) институциональные ограничения в системе управления;
- 6) недостаточная эффективность административных процедур для проведения экспортных, импортных и транзитных операций.

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

Сноска. Раздел 4 в редакции Указа Президента РК от 26.05.2015 № 30.

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

Целевые индикаторы Программы:

Индикатор	ед. изм.	2013 год	к концу 2016 года	к концу 2020 года
Увеличение объема перевозки грузов	млн. тонн	3 277,1	4 245,5	5 855,7
Увеличение количества перевозки пассажиров	млн. чел.	21 601,6	25 535,7	34 232,8
Увеличение грузооборота	млрд. ткм	377,1	479,4	727
Увеличение пассажирооборота	млрд. пкм	233,7	345,8	534,7

Основные задачи Программы:

1) создание на территории Казахстана современной транспортно-логистической системы, обеспечивающей высокую и эффективную транспортную связь внутри страны, увеличение грузопотоков по территории Республики Казахстан и координацию работы всех видов наземного, морского и воздушного транспорта;

2) комплексное обеспечение села и малых городов качественным транспортным сообщением;

3) развитие местной транспортной инфраструктуры в регионах;

4) обеспечение интеграции транспортной инфраструктуры Казахстана в международную транспортную систему.

Железнодорожный транспорт

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

Целевые индикаторы:

Индикатор	ед. изм.	2013 год	к концу 2016 года	к концу 2020 года

Снижение уровня износа локомотивов до	%	64,2	57	40,2
Снижение уровня износа грузовых вагонов до	%	46	40,9	42,7
Снижение уровня износа пассажирского подвижного состава до	%	57,5	52	40
Снижение уровня износа магистральной железнодорожной сети до	%	61	60	40
Средняя техническая скорость движения грузовых поездов составит не менее	км/ч	49,3	50	55
Увеличение производства железнодорожного подвижного состава	ед.	1 748	1 157	2 287
Сокращение времени в пути следования пассажирских поездов Тальго в сравнении со стандартными поездами на аналогичных направлениях	%	40	60	60
Соответствие железнодорожных вокзалов требованиям национального стандарта (наличие комнаты матери и ребенка, наличие условий для обслуживания лиц с ограниченными возможностями и т.д.)	%	27	75	100

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

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

Задача 2. Развитие и модернизация железнодорожной инфраструктуры.

Задача 3. Модернизация и развитие вокзального хозяйства.

Задача 4. Обновление и модернизация основных средств производства железнодорожной отрасли.

Задача 5. Развитие отечественного железнодорожного машиностроения.

Задача 6. Повышение уровня безопасности перевозок.

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

Показатель	ед. изм.	2013 год	к концу 2016 года	к концу 2020 года
Строительство железнодорожных участков	км	-	1 250	1 340
Электрификация железнодорожных линий	км	-	0	522
Модернизация верхнего строения пути	км	631,3	1 772,5	5 639,5
Капитальный ремонт железнодорожных вокзалов	ед.	82	57	135
Приобретение локомотивов	ед.	97	176	543
Капитальный ремонт локомотивов	ед.	38	54	89
Приобретение грузовых вагонов	ед.	1 704	6 782	15 361
Капитальный ремонт грузовых вагонов	ед.	1 450	1 672	3 172
Функционируют 5 или более независимых крупных операторов в области грузовых и пассажирских перевозок с долей на рынке не менее 7% для каждого оператора	ед.	-	-	5

Приобретение пассажирских вагонов, в том числе Тальго и электропоездов	ед.	237	595	1 136
Снижение количества случаев нарушений безопасности движения поездов по отношению к объему перевозок (на 1 млн. тн/км брутто)	%	0	4	10
Уровень локализации в производстве локомотивов	%	32	41	51
Уровень локализации в производстве пассажирских вагонов	%	14	23	58
Уровень локализации в производстве грузовых вагонов	%	30	63,5	70,5

Автодорожная отрасль

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

Целевые индикаторы:

Индикатор	ед. изм.	2013 год	к концу 2016 года	к концу 2020 года
Доля автомобильных дорог республиканского значения в хорошем и удовлетворительном техническом состоянии, в т.ч.	%	81	86	89
в хорошем состоянии	%	30	38	48
в удовлетворительном состоянии	%	51	48	41
Доля автомобильных дорог областного и районного значения в хорошем и удовлетворительном техническом состоянии, в т.ч.	%	66	72	78
в хорошем состоянии	%	17	23	28
в удовлетворительном состоянии	%	49	49	50
Доля платных автомобильных дорог от общей протяженности дорог республиканского значения I и II технических категорий	%	4	10	55

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

Задача 1. Обеспечение магистральных связей межрегионального сообщения.

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

Задача 3. Совершенствование механизмов финансирования отрасли.

Задача 4. Переход на процессные методы управления автомобильными дорогами.

Задача 5. Совершенствование нормативно-технической политики.

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

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

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

Показатель	ед. изм.	2013 год	к концу 2016 года	к концу 2020 года
Строительство и реконструкция автомобильных дорог республиканского значения	км	557	2 932	5 703
Строительство и реконструкция автомобильных дорог областного и районного значения	км	217	659	1 124
Увеличение процента автомобильных дорог I и II технических категорий от общей протяженности автомобильных дорог республиканского значения	%	22	36	48
Капитальный и средний ремонт автомобильных дорог республиканского значения	км	1 165	4 170	10 195
Капитальный и средний ремонт автомобильных дорог областного и районного значения	км	1 911	4 366	12 601
Уровень комплексного показателя бездефектного содержания автомобильных дорог республиканского значения	%	0	80	90
Протяженность автомобильных дорог, действующих на принципе самокупаемости расходов на бездефектное содержание	км	211	841	6 186
Доля актуализированных нормативно-технических документов	%	54	66	78
Степень охвата автоматизации процессов управления дорожными активами	тыс. км	0	8 000	23 485
Обеспеченность автомобильных дорог республиканского значения в объектах придорожного сервиса	%	21	25	76
Удовлетворенность населения состоянием дорог общего пользования с твердым покрытием	%	49	58	70

Автомобильный транспорт

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

Целевые индикаторы:

Индикатор	ед. изм.	2013 год	к концу 2016 года	к концу 2020 года
Уровень удовлетворенности населения качеством пассажирских перевозок автомобильным транспортом	%	67	70	85
Доля автовокзалов и автостанций, соответствующих установленным стандартам	%	20	60	100
Обеспеченность охвата населенных пунктов с численностью более 100 человек регулярными автобусными маршрутами	%	76,5	80	100
Доля казахстанских перевозчиков на международном рынке автотранспортных услуг	%	38	40	50

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

Задача 1. Развитие и модернизация инфраструктуры автотранспортной отрасли, строительство автостанций и остановочных пунктов, а также внедрение экологичного автотранспорта.

Задача 2. Обеспечение населенных пунктов регулярными автобусными сообщениями.

Задача 3. Увеличение количества официальных перевозчиков такси.

Задача 4. Увеличение доли участия отечественных перевозчиков на рынке международных автотранспортных услуг.

Задача 5. Обеспечение эксплуатационной безопасности парка АТС.

Задача 6. Сокращение барьеров при осуществлении перевозок автомобильным транспортом.

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

Показатель	ед. изм.	2013 год	к концу 2016 года	к концу 2020 года
Увеличение количества существующих автовокзалов (34) и автостанций (138)	ед.	-	49	172
Увеличение количества регулярных международных, межобластных и внутриобластных автобусных маршрутов	%	0,5	3	10
Сокращение доли изношенных автобусов на регулярных пассажирских маршрутах	%	78	65	45
Увеличение доли продажи билетов на автобусные перевозки электронным способом	%	3	12	40
Ежегодное сокращение времени доставки пассажиров на регулярных автобусных маршрутах на 2%	%	-	4	12
Увеличение количества перевозчиков такси	%	5	20	70
Сокращение казахстанских бланков разрешений в/из третьих стран, выдаваемых иностранным государствам	%	2	5	15
Увеличение количества грузовых АТС для международных перевозок	%	6	23	60
Увеличение количества измерительных устройств весогабаритных параметров на наиболее интенсивных участках автомобильных дорог республиканского значения	ед.	13	61	80
Увеличение средней скорости перевозок автомобильным транспортом	км/час	35	37	45
Увеличение доли экологически чистого автотранспорта	%	0,1	1	5

Водный транспорт

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

Целевые индикаторы:

Индикатор	ед. изм.	2013 год	к концу 2016 года	к концу 2020 года

Увеличение пропускной способности морских портов Казахстана	млн. тонн	16,8	18,5	20,5
Доведение доли Казахстана в морской перевозке грузов на Каспийском море	%	50	55	65
Увеличение объема перевозок грузов на внутренних водных путях	млн. тонн	1	1,8	2,5

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

Задача 1. Увеличение пропускной способности морских портов.

Задача 2. Повышение конкурентоспособности национального флота.

Задача 3. Развитие судоремонтно-судостроительного производства.

Задача 4. Снижение дефицита отечественных кадров в составе экипажей судов.

Задача 5. Развитие внутреннего водного транспорта.

Задача 6. Повышение уровня безопасности на водном транспорте.

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

Показатель	ед. изм.	2013 год	к концу 2016 года	к концу 2020 года
Увеличение количества морских и речных терминалов	ед.	0	6	9
Модернизация паромных речных переправ	ед.	0	1	2
Увеличение количества сухогрузного и паромного флота судов	ед.	2	5	9
Увеличение количества судоремонтно-судостроительных заводов	ед.	0	0	1
Доведение доли национальных кадров в составе экипажей судов	%	52	55	65
Уровень обновления технического флота	%	64	70	78
Повышение уровня обеспеченности береговой инфраструктуры	%	41	45	50
Снижение аварийности на 100 судов морского и речного транспорта	%	2,1	1,4	1,2
Доведение общего количества судов специального водного транспорта Комитета транспорта	ед.	15	19	27

Гражданская авиация

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

Целевые индикаторы:

Индикатор	ед. изм.	2013 год	к концу 2016 года	к концу 2020 года
	.			

Увеличение объема транзитных авиаперелетов	млн. сам/км	166,5	197,2	328,8
Увеличение числа международных воздушных сообщений и международных маршрутов	ед.	79	89	128
Доля районных центров, имеющих местные воздушные линии, от общего количества районных центров в стране (175)	%	1,7	2,3	11,4
Увеличение количества перевезенных казахстанскими авиакомпаниями пассажиров	млн. чел.	4,9	7,1	10,8
Увеличение количества обслуженных пассажиров в аэропортах Республики Казахстан	млн. чел.	9,7	10,0	11,9
Доля пассажирских терминалов аэропортов, соответствующих уровню сервиса по классификации IATA не ниже класса С	%	0	11	28
Доля (количество) авиакомпаний, задействованных на регулярных авиаперевозках, прошедших аудит IOSA	%	20	60	80

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

Задача 1. Совершенствование нормативного правового обеспечения отрасли гражданской авиации.

Задача 2. Развитие наземной инфраструктуры.

Задача 3. Развитие малой авиации.

Задача 4. Обновление парка воздушных судов.

Задача 5. Развитие и либерализация рынка авиаперевозок.

Задача 6. Подготовка кадров.

Задача 7. Повышение уровня безопасности полетов и авиационной безопасности.

Задача 8. Повышение эффективности использования воздушного пространства.

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

Показатель	ед. изм.	2013 год	к концу 2016 года	к концу 2020 года
Реконструкция аэровокзальных комплексов аэропортов	ед.	1	5	10
Реконструкция взлетно-посадочных полос аэродромов	ед.	1	1	6
Реконструкция аэродромов местной воздушной линии с искусственной взлетно-посадочной полосой	ед.	0	0	5
Строительство грунтовых аэродромов местной воздушной линии	ед.	0	0	11
Количество аэропортов, имеющих категорию ICAO, в т.ч.	ед.	13	14	18
имеющих 1-ю категорию ICAO	ед.	10	10	14
имеющих 2-ю категорию ICAO	ед.	1	2	2
имеющих 3-ю категорию ICAO	ед.	2	2	2
Количество международных аэропортов-хабов	ед.	3	3	4

Прохождение аудита по безопасности наземного обслуживания ISAGO аэропортами Республики Казахстан	ед.	1	4	14
Приобретение воздушных судов западного типа, в том числе путем операционного лизинга	ед.	17	14	31
Приобретение, а также ремоторизация воздушных судов для обслуживания внутриобластных маршрутов	ед.	-	6	30
Количество межправительственных соглашений по переходу на регулирование частот между парами городов	ед.	4	11	30
Количество межправительственных соглашений по увеличению состава назначенных авиаперевозчиков и разрешенных пунктов	ед.	3	5	9
Доведение доли национальных кадров в составе экипажей судов	%	69	70	80
Доля нормативных правовых актов, соответствующих стандартам ICAO	%	100	100	100

Развитие и интеграция транспортно-логистической системы

Республики Казахстан в международную транспортную систему

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

Целевые индикаторы:

Индикатор	ед. изм.	2013 год	к концу 2016 года	к концу 2020 года
Увеличение объема транзитных грузов по территории Республики Казахстан, в т.ч.	млн. тонн	17,7	22	33
железнодорожным видом транспорта	млн. тонн	16	20	28
автомобильным видом транспорта	млн. тонн	1,56	2	3,5
водным видом транспорта	млн. тонн	0,12	0,3	1,5
Улучшение позиции Казахстана в индексе эффективности логистики Всемирного Банка	место	88 (2014 год)	60	40
Увеличение доходов от транзитных перевозок в 2 раза	млрд. тенге	157,8	205	280

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

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

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

Задача 3. Оптимизация и обеспечение правового регулирования экспортных, импортных и транзитных операций на территории Казахстана.

Задача 4. Улучшение эффективности логистики Казахстана.

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

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

Показатель	ед. изм.	2013 год	к концу 2016 года	к концу 2020 года
Привлечение транзитных грузов по направлению Китай - ЕС	млн. тонн	0	6	11
Привлечение транзитных грузов по направлению Россия, ЕС - Средняя Азия	млн. тонн	0	15	20
Создание внешней терминальной инфраструктуры	ед.	0	1	3
Создание внутренней терминальной сети	ед.	0	9	10
Модернизация пунктов пропуска в соответствии с решением КТС	%	-	100	100
Сокращение необходимых документов при осуществлении международной торговли	%	-	15	30
Увеличение пропускной способности железнодорожных пунктов пропуска	%	-	15	50
Увеличение мощности автомобильных пунктов пропуска	%	-	15	30
Сокращение времени в пути	%	-	10	25

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

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

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

Целевая модель отрасли предполагает организационное разделение перевозочной деятельности и МЖС и включает три вида деятельности:

- 1) грузовые перевозки;
- 2) пассажирские перевозки;
- 3) услуги МЖС.

Перевозка пассажиров будет осуществляться национальным пассажирским перевозчиком и частными перевозчиками. Перевозка грузов будет осуществляться национальным перевозчиком грузов.

Национальные перевозчики будут входить в состав холдинговой структуры АО "НК "КТЖ" наряду с компанией-оператором инфраструктуры.

При этом перевозчики будут оперировать парками вагонов и локомотивов и нести полную ответственность за состояние активов, задействованных в перевозочном процессе, их обновление и обеспечение технического и коммерческого контроля, направленных на обеспечение безопасности движения поездов, а также осуществлять маневровые работы.

Операторы вагонов будут взаимодействовать с АО "НК "КТЖ" (национальным перевозчиком грузов и оператором МЖС) и клиентами в установленном законодательством порядке путем заключения соответствующих договоров в соответствии с Правилами предоставления услуг оператора вагонов (контейнеров), утвержденными приказом Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 19 октября 2012 года № 709.

Доступ к услугам железнодорожной инфраструктуры и осуществление перевозки грузов частными перевозчиками будет дополнительно пересматриваться по мере решения вопросов гармонизации законодательства в рамках ЕЭС и изменения экономической политики в отношении системы государственного субсидирования убытков от организации железнодорожных пассажирских перевозок (доведения до уровня безубыточности) и исключения государственного ценового регулирования перевозочной деятельности.

Реорганизация корпоративной структуры группы компаний АО "НК "КТЖ".

В рамках целевой модели отрасли будет осуществлена реорганизация холдинговой структуры АО "НК "КТЖ" по следующим бизнес-направлениям:

- 1) корпоративный центр;
- 2) национальный оператор инфраструктуры;
- 3) национальный перевозчик грузов;
- 4) национальный перевозчик пассажиров;
- 5) национальный мультимодальный транспортно-логистический оператор;

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

В целях осуществления реорганизации АО "НК "КТЖ" с созданием АО "КТЖ - Инфраструктура" необходима проработка вопроса по предупреждению налоговых последствий, наступление которых неизбежно в случае указанной реорганизации.

При этом ввиду длительных сроков реализации отраслевой модели на переходном этапе необходимо проработать вопрос правового статуса и компетенции АО "НК "КТЖ".

Государственное регулирование.

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

Комплексная реализация Программы будет направлена на создание условий для развития конкуренции и возможности свободного формирования цен на основе рыночного механизма спроса и предложения.

Тарифы на услуги МЖС останутся регулируемые государством.

Исходя из возможностей республиканского бюджета, планируется постепенный уход от перекрестного субсидирования убытков социально значимых пассажирских перевозок за счет доходов от грузовых перевозок на железнодорожном транспорте.

При этом увеличение тарифов за услуги локомотивной тяги и МЖС для пассажирских перевозчиков будет рассматриваться при формировании республиканского бюджета на соответствующие годы.

Будет проработан вопрос внедрения рыночных инструментов регулирования технологического процесса перевозок, стимулирующих к повышению эффективности деятельности компаний.

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

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

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

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

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

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

В связи с отсутствием в национальных законодательствах России и Белоруссии (стран ЕЭП и ЕЭС) положений, предусматривающих доступ независимых перевозчиков к услугам инфраструктуры, формирование общего рынка услуг перевозок только на территории Республики Казахстан влечет за собой определенные риски в дальнейшем развитии национального рынка транспортных услуг в Республике Казахстан.

В целях соблюдения договоренностей о межгосударственной паритетности в сегменте оказания транспортных услуг и гармонизации применяемых подходов необходимо проработать вопрос обеспечения доступа к услугам инфраструктуры национальному перевозчику пассажиров, национальному перевозчику грузов и частным пассажирским перевозчикам на территории Республики Казахстан.

В целях повышения эффективности использования казахстанскими грузоотправителями подвижного состава и снижения цен на услуги пользования парком грузовых вагонов необходимо создать в Казахстане соответствующую электронную информационную площадку.

При этом основным принципом ее функционирования будет свободное формирование ставок и цен на услуги в условиях рынка на основе спроса и предложений.

Формирование электронной площадки будет осуществляться на основе частной инициативы через привлечение инвестиций негосударственного сектора.

Уполномоченным органом будут обеспечены институциональные условия для функционирования электронной площадки путем принятия соответствующих нормативных правовых актов.

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

Совершенствование механизма организации пассажирских перевозок.

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

Введение нового механизма финансирования пассажирских перевозок повлечет появление у перевозчиков мотивации для увеличения доходов путем

привлечения дополнительного пассажиропотока, сокращения расходов и оптимального использования пассажирских вагонов.

Внедрение скоростного пассажирского движения. В рамках внедрения скоростного пассажирского движения будут организованы 4 скоростных маршрута, соединяющие крупные населенные пункты по всей территории Республики Казахстан.

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

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

Задача 2. Развитие и модернизация железнодорожной инфраструктуры

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

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

- 1) строительство железнодорожной линии "Жезказган - Бейнеу" - 1036 км;
- 2) строительство железнодорожной линии "Аркалык - Шубарколь" - 214 км;
- 3) строительство железнодорожной линии в обход станций Алматы - 74,7 км;
- 4) строительство железнодорожных линий к объектам береговой инфраструктуры порта Курык - 14 км.

Кроме того, будут осуществлены модернизация около 6 000 км верхнего строения пути и электрификация железнодорожного участка "Мойынты - Актогай".

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

Задача 3. Модернизация и развитие вокзального хозяйства

В период реализации Программы железнодорожные вокзалы будут приведены в соответствие с нормативными правовыми актами и национальным стандартом Республики Казахстан "Обслуживание пассажиров на

железнодорожных вокзалах", что предусматривает проведение капитального ремонта во всех вокзалах, в ходе которого будут осуществлены следующие мероприятия:

- 1) ремонт внутренних и наружных инженерных сетей и коммуникаций (водопровод, канализация, отопление, электричество);
- 2) приведение в соответствие слаботочных систем видеонаблюдения, охранно-пожарной сигнализации и звукового оповещения;
- 3) создание необходимых условий по жизнеобеспечению инвалидов (окна выдачи билетов, санитарные узлы, пандусы);
- 4) оформление внутреннего интерьера и фасадной части зданий вокзалов.

Задача 4. Обновление и модернизация основных средств производства железнодорожной отрасли

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

При этом тяговый подвижной состав будет приобретаться у отечественных производителей АО "Локомотив курастыру зауыты" и ТОО "Электровоз курастыру зауыты". Это тепловозы серии ТЭ33А (Evolution), спроектированные американской компанией General Electric, пассажирские тепловозы серии ТЭП33А и пассажирские электровозы серии КЗ4АТ, а также грузовые электровозы серии КЗ8А, произведенные и собранные по технологии компании "Alstom".

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

Для снижения уровня износа грузовых вагонов будут приобретены более 15 000 грузовых вагонов.

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

3 000 грузовых вагонов пройдут капитальный ремонт.

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

Задача 5. Развитие отечественного железнодорожного машиностроения

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

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

Будут налажены выпуск изделий крупного вагонного литья, рельсов, стрелочных переводов и стрелочных электроприводов, также производство оборудования систем электроснабжения и сигнализации.

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

Объем продукции представляется исходя из плана приобретения АО "НК "КТЖ" подвижного состава и проектной мощности заводов. При этом фактический выпуск может корректироваться за счет потребностей заказчика в сторону уменьшения.

Задача 6. Повышение уровня безопасности перевозок

Основной причиной допускаемых нарушений безопасности движения поездов на сети железных дорог является невыполнение на должном уровне работниками, связанными с движением поездов, должностных обязанностей и требований, нормативных требований законодательных, нормативно-технических, технологических актов и локальных актов компании в области безопасности движения.

Обеспечение безопасности в сфере железнодорожного транспорта является важнейшим элементом деятельности всех субъектов рынка железнодорожных услуг, в том числе пассажирских перевозчиков.

Вместе с тем, исторически сложившаяся практика обеспечения безопасности перевозок пассажиров только усилиями национальной компании не соответствует существующей и целевой институциональной структуре отрасли и не может обеспечить надежный уровень и системное улучшение безопасности пассажирских перевозок на долгосрочную перспективу.

Сегодня нарушения требований безопасности являются общеотраслевой проблемой железнодорожной отрасли Республики Казахстан, требующей рассмотрения на государственном уровне вопросов возможности внедрения соответствующих рычагов регулирования, таких как лицензия на перевозку пассажиров.

Автотранспортная отрасль

Задача 1. Обеспечение магистральных связей межрегионального сообщения.

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

завершение реконструкции международного коридора "Западная Европа - Западный Китай";

завершение к концу 2020 года 3 крупных проектов по направлениям "Центр - Юг", "Центр - Восток" и "Центр - Запад";

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

реализация первого концессионного проекта дорожной отрасли "Большая Алматинская Кольцевая автомобильная дорога";

реализация других автодорог: Алматы - Усть-Каменогорск, Астана - Петропавловск, Омск - Павлодар - Майкапшагай, Усть-Каменогорск - Зыряновск - Рахмановские ключи, Щучинск - Зеренда, Юго-Западный обход г. Астаны, Жымпиты - Чапаево, Мерке - Бурылбайтал, Кызылорда - Павлодар - Успенка, Уральск - Каменка, Бейнеу - Акжигит, Жезказган - Петропавловск.

Обеспечение транзитного потенциала автодорожной инфраструктуры будет достигнуто посредством увеличения процента автомобильных дорог I и II технической категории от общей протяженности автомобильных дорог республиканского значения к концу 2020 года на 52%.

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

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

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

Ежегодный охват ремонтными работами в течение 10 лет вырос по республиканской сети на 16%, по местной сети в пять раз. Однако среднегодовые темпы капитального и среднего ремонта не успевают компенсировать пропущенные межремонтные циклы. На сегодняшний день протяженность дорог в стадии разрушения и требующих капитального и среднего ремонта составляют более 56,5 тыс. км общего пользования, из них 20% автодороги республиканского значения.

В связи с этим по автомобильным дорогам общего пользования к 2020 году планируется отремонтировать 22 796 км, в том числе: 10 195 км автомобильных дорог республиканского значения и 12 601 км дорог областного и районного значения. Вместе с тем, данные темпы ремонта не позволяют перекрыть потребность в рамках программного периода. При сохранении такой тенденции компенсировать отставание межремонтных циклов возможно только к 2035 году.

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

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

Задача 3. Совершенствование механизмов финансирования отрасли.

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

Создание конкурентоспособной транзитно-транспортной системы, а также развитие местной сети в рамках Программы предполагают значительный объем финансирования. При этом в целях снижения регионального дисбаланса целевых трансфертов из республиканского бюджета для развития и ремонта автомобильных дорог общего пользования областного и районного значения, а также обеспечения транспарентности по данному вопросу планируется

методологически урегулировать указанный процесс и усовершенствовать отбор проектов по строительству, реконструкции, осуществлению капитального и среднего ремонтов автомобильных дорог.

Сбалансированная политика привлечения займов международных финансовых институтов. В настоящее время отношение правительственного долга к ВВП составляет 12%. Данный уровень долга не выходит за пределы превышения, которые создают угрозу развитию страны. Исходя из прогнозируемых поступлений и планируемого снижения дефицита, серьезным потенциалом развития дорожной отрасли являются резервы заемной емкости на внешних рынках долгосрочных инвестиций. Наряду с этим анализ основных макроэкономических показателей позволяет прогнозировать отсутствие в среднесрочном периоде условий, при которых Казахстан не сможет обеспечить выполнение своих долговых обязательств.

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

Повышение доли участия пользователей автомобильных дорог республиканского значения в финансировании содержания дорог. К 2020 году система платности по автомобильным дорогам республиканского значения составит 6 186 км. Ввод платности на автомобильных дорогах I категории ("Астана - Щучинск", "Западная Европа - Западный Китай", "Центр - Юг", "Центр - Восток", "Центр - Запад") будет осуществляться для всех видов автотранспорта, а по II для грузового автотранспорта.

км

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

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

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

Также в целях привлечения частных инвестиций в автодорожную отрасль предполагаются формирование необходимой правовой базы и усовершенствование механизмов реализации концессионных проектов.

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

Задача 4. Переход на процессные методы управления автомобильными дорогами.

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

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

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

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

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

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

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

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

Задача 5. Совершенствование нормативно-технической политики.

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

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

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

2) зеленая инфраструктура - сводится к действиям, направленным на минимизацию негативных воздействий дорожного строительства на окружающую среду и мест обитания человека;

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

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

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

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

В настоящее время вдоль автомобильных дорог республиканского значения расположены 2 357 объектов сервиса, из которых 41% приходится на автозаправочные станции, 42% на пункты торговли и питания, 5,3% занимают гостиницы, 7,3% - станции технического обслуживания, остальные 4,4% приходятся на автостоянки. В целом, общая потребность комплексных объектов

сервиса на республиканской сети автомобильных дорог составляет более 400 единиц. На сегодняшний день имеется только 44 комплексных объекта с полным охватом всех сервисных услуг, в то же время данные объекты находятся в ведении разных владельцев и различны по дизайну. Вместе с тем большая часть объектов придорожного сервиса не соответствуют минимальным требованиям качества обслуживания и неспособны полноценно обеспечить ими как международные транзитные перевозки, так и внутренний спрос.

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

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

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

1) 17 объект сервиса финансируется за счет республиканского бюджета в том числе 12 в рамках проектов по направлениям "Центр - Юг", "Центр - Восток", "Центр - Запад", а остальные 19 - в рамках других проектов реконструкции автодорог. Данные объекты сервиса будут передаваться Национальным оператором в аренду частным предпринимателям с последующим выкупом;

2) 143 объектов сервиса планируется группировать в комплексные центры за счет привлечения малого и среднего бизнеса, а также планируется строительство новых объектов;

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

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

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

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

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

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

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

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

Отсутствие прямой взаимосвязи создает прецедент "монополии власти" по отношению к объектам естественных монополий. Данный фактор в перспективе снижает чувствительность власти к потребностям общества и, как следствие, не позволяет проводить полноценную и структурированную политику, нацеленную, прежде всего, на пользователей автомобильных дорог.

Для устранения данных пробелов политика повышения вовлеченности гражданского общества в управление качеством услуг дорожного сектора будет осуществляться путем создания государственными органами "обратной связи". Так называемые "обзоры удовлетворенности пользователей автодорог", целью которых является оценка восприятия пользователей качества мероприятий по эксплуатации и содержанию, а также оказанных услуг коммерческого сектора придорожной инфраструктуры.

Для снижения инвестиционных ресурсов и влияния человеческого фактора предполагается создание информационного портала по оценке удовлетворенности пользователей автомобильных дорог с поэтапным переходом на качественные показатели. В связи с чем, в 2015 году будет разработана концепция информационного портала с увязкой его качественных показателей с системой бездефектного содержания автодорог.

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

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

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

Задача 8. Создание условий для формирования конкурентоспособного кадрового потенциала.

Автомобильный транспорт

Задача 1. Развитие и модернизация инфраструктуры автотранспортной отрасли, строительство автостанций и остановочных пунктов, а также внедрение экологичного транспорта

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

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

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

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

В целях развития экологически чистого транспорта на регулярных автобусных перевозках будет поощряться использование автобусов на газомоторном топливе, также развитие соответствующей инфраструктуры приведет к увеличению количества эксплуатируемого легкового транспорта, работающего на газе.

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

Поэтому внедрение национальных стандартов и повышение требований на услуги автовокзалов и автостанций, предусматривающих развитие электронного билетирования, информационного обеспечения пассажиров и населения о процессе перевозок, создание необходимых условий для лиц с ограниченными

возможностями, соблюдение санитарно-гигиенических требований и температурных режимов, обеспечение охраны и безопасности, поведение персонала являются важным аспектом.

В этой связи, необходимо приведение автовокзалов и автостанций в соответствие с требованиями законодательства и национальных стандартов в сфере пассажирских перевозок.

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

Местные исполнительные органы совместно с уполномоченным органом в сфере автомобильного транспорта будут проводить работу по приведению функционирующих автовокзалов и автостанций в соответствие требованиям национальных стандартов в рамках полномочий, предусмотренных действующим законодательством.

Задача 2. Обеспечение населенных пунктов регулярными автобусными сообщениями

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

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

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

В этой связи, при строительстве автостанций и пунктов обслуживания пассажиров в населенных пунктах местными исполнительными органами будут открываться дополнительные регулярные автобусные маршруты, а также будет производиться корректировка расписаний движения автобусов по существующим маршрутам.

Кроме того, в целях улучшения качества и оптимизации процессов предоставляемых услуг населению будут осуществлены переход на электронное билетирование пассажиров и развитие онлайн диспетчеризации маршрутов, что также позволит обеспечить автоматизацию представления информации о процессах перевозки для пассажиров.

Задача 3. Увеличение количества официальных перевозчиков такси

В Казахстане бизнес таксомоторных перевозок находится на первоначальном этапе развития.

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

Для стимулирования развития таксомоторных перевозок будут созданы условия по обеспечению стоянками такси на пассажирообразующих объектах, упрощению регистрации перевозчиков такси, уменьшению требований к занятию таксомоторной деятельностью, не влияющих на безопасность и качество перевозки, переходу нелегальных таксистов в легальную деятельность.

Также на законодательном уровне будут созданы условия для развития автоматизации таксомоторных услуг, направленные на получение населением качественных заказов такси через телекоммуникационные ресурсы и осуществление оплаты оказанных услуг безналичным расчетом.

Задача 4. Увеличение доли участия отечественных перевозчиков на рынке международных автотранспортных услуг

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

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

В дальнейшем с учетом нарастающей тенденции международных перевозок будут обеспечиваться меры по недопущению снижения доли отечественных перевозчиков на рынке международных грузоперевозок, сокращению квоты обмена бланками разрешений в/из третьих стран, а также доминирующему положению при грузоперевозках в (из) Центральной Азии в страны Средней Азии и Европы. Соответственно немаловажным будет создание условий для увеличения парка грузовых АТС на международных перевозках.

Для расширения географии перевозок грузов будут созданы условия для отечественных автоперевозчиков путем заключения дополнительных

межправительственных соглашений с иностранными государствами, которыми предусматриваются условия перевозок грузов и порядок оперативного решения актуальных вопросов.

Задача 5. Обеспечение эксплуатационной безопасности парка АТС

В целях повышения безопасности, развития, а также эффективности транспортной инфраструктуры на дорогах Республики Казахстан в 2014-2020 годах планируется внедрить компоненты интеллектуальной транспортной системы, также создания благоприятных условий для снижения смертности от последствий дорожно-транспортных происшествий на территории Республики Казахстан будет создана система ЭВАК.

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

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

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

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

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

Задача 6. Сокращение барьеров при осуществлении перевозок автомобильным транспортом

Сокращение барьеров планируется путем дальнейшей автоматизации процедуры контроля автотранспортных средств, в частности, продолжения работы по внедрению САИС, что позволит исключить неоднократные остановки и взвешивания автотранспорта и сократить сроки прохождения грузов по территории республики.

Наряду с этим будет проработан вопрос внедрения системы автоматизированного учета казахстанских бланков разрешений, на основании которых осуществляются перевозки на территории Республики Казахстан.

Интеграция в рамках ТС с информационными системами России и Беларуси позволит в электронном виде проводить контроль наличия бланков разрешений, что позволит исключить повторные проверки.

Для эффективного функционирования информационных систем планируется создание базы данных и автоматизированных рабочих мест электронного документирования результатов проверки.

Кроме того, в рамках внедрения ИТС будет разработана подсистема "Транзитный трафик", позволяющая осуществлять мониторинг скорости доставки грузов, определять места наибольшего количества задержания автотранспорта с целью их дальнейшего устранения.

Внедрение подсистемы предоставит возможность фиксирования проезда АТС транзитом по Казахстану и ведения аналитической отчетности по транзитному трафику, что позволит обеспечить эффективный контроль за перевозками транзитных грузов и повысить транзитный потенциал Казахстана путем обеспечения гарантированного времени прохождения транзитного потока и увеличения средней скорости транзитных перевозок до 60 км/ч.

Также, в целях обеспечения прозрачности и исключения проявления коррупционного характера при проверке хозяйствующих субъектов предлагается совершенствовать методику проведения плановых, внеплановых и контрольных проверок путем внедрения электронного оформления актов проверок, предписаний об устранении нарушений, протоколов и постановлений об административных правонарушениях и создания соответствующей базы данных и АРМ в сфере транспортного контроля.

Водный транспорт

Задача 1. Увеличение пропускной способности морских портов

Развитие мощностей морских портов преимущественно связано с перспективными потребностями в сухогрузных терминалах.

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

В рамках первого этапа расширения порта Актау построены защитные гидротехнические сооружения. В 2013 году начаты дноуглубительные работы в расширяемой части акватории порта, а уже с 2014 года начнется строительство трех сухогрузных терминалов.

В результате будет обеспечен рост пропускной способности порта Актау на 2,5 млн. тонн.

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

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

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

Также к 2017 году планируется завершение строительства паромного комплекса в порту Курык мощностью до 4 млн. тонн.

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

Задача 2. Повышение конкурентоспособности национального флота

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

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

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

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

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

Однако для дальнейшего повышения конкурентоспособности казахстанского торгового флота необходима проработка вопроса оказания мер государственной поддержки в части предоставления налоговых преференций и послаблений на уровне, оказываемом прикаспийскими государствами собственному флоту.

Задача 3. Развитие судоремонтно-судостроительного производства

В целях развития сервисного производства будет построен судоремонтный/судостроительный завод в районе поселка Курык. Размещение указанного завода обусловлено отсутствием на казахстанском побережье Каспийского моря производств по строительству новых судов и судоремонту, способных предоставить полный и качественный ремонт крупных судов весом свыше 600 тонн. На этом заводе предполагается строительство судов для нефтегазового сектора, а также специальных судов различного назначения.

Задача 4. Снижение дефицита отечественных кадров в составе экипажей судов

Для развития кадрового потенциала предполагаются приведение системы подготовки кадров морского транспорта в соответствие с международными требованиями, укрепление материально-технической базы высших учебных заведений, обеспечение курсантов плавательной практикой и государственными грантами по морским специальностям, внедрение национальной системы квалификации путем разработки отраслевых рамок квалификаций и профессиональных стандартов, переобучение и повышение квалификации, в том числе на иностранных языках, что позволит повысить конкурентоспособность казахстанских специалистов на отечественном и международном рынках труда.

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

Задача 5. Развитие внутреннего водного транспорта

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

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

- 2) строительство защитного судоходного гидротехнического сооружения Шульбинского шлюза с целью доведения высоты плотины шлюза до уровня

плотины ГЭС и исключения вероятности затопления шлюза в период весеннего половодья;

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

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

Задача 6. Повышение уровня безопасности на водном транспорте

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

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

2) обмен опытом в целях повышения квалификации работников, осуществляющих контроль на водном транспорте, с соответствующими организациями и государственными органами стран ближнего и дальнего зарубежья;

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

Важными обязанностями прибрежного государства являются обеспечение безопасности судоходства в своей зоне ответственности, принятие всех мер по предотвращению загрязнения морской среды, оказание помощи терпящим бедствие в море.

Решение задач относительно обеспечения безопасности судоходства на Каспийском море будет осуществлено по двум направлениям:

1) выполнение международных конвенций, относящихся к обязанностям прибрежных государств;

2) контроль над выполнением требований международных конвенций судами, заходящими в порты прибрежного государства.

В частности предполагается принятие мер по созданию Морской администрации порта, усилению навигационной безопасности, в том числе за счет установки дополнительных систем управления движением судов в порту Курык и на Урало-Каспийском канале.

Гражданская авиация

Задача 1. Совершенствование нормативно-правового обеспечения отрасли гражданской авиации.

Совместно с экспертами Бюро технического сотрудничества ИКАО будут проведены работы по устранению замечаний аудита ИКАО 2009 года. Будет проведена валидационная миссия ИКАО.

На основании результатов валидационной миссии ИКАО, авиационные власти Республики Казахстан примут участие на очередном слушании Комитета по безопасности Европейской Комиссии, по результатам которого будут сняты ограничения с казахстанских авиакомпаний на полеты в ЕС.

Совместно с экспертами Бюро технического сотрудничества ИКАО инспекторский состав Комитета гражданской авиации Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан будет укомплектован квалифицированным персоналом по надзору.

Кроме того, экспертами Бюро технического сотрудничества ИКАО будет проведено необходимое практическое обучение на рабочих местах инспекторов Комитета гражданской авиации в соответствии с международными требованиями

С целью повышения уровня безопасности полетов с 2015 года планируется внедрение прохождения IOSA для авиакомпаний, выполняющих перевозки пассажиров на регулярных рейсах. Основным направлением авиационной отрасли, сосредоточенным на ужесточение требований по обеспечению безопасности полетов, является поэтапное внедрение Европейских требований до 2020 года.

Задача 2. Развитие наземной инфраструктуры.

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

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

логистическому обеспечению в авиационных, автомобильных и железнодорожных сферах.

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

В 2014 - 2015 годах аэропорты Казахстана будут проходить ISAGO.

К 2020 году 18 аэродромов будут соответствовать требованиям ИКАО.

Также до 2020 года будет проведена реконструкция 10 аэровокзальных комплексов. В рамках подготовки к ЕХРО-2017 в аэропорту г. Алматы будет построен новый терминал. В аэропорту г. Астаны будут проведены работы по расширению и реконструкции аэровокзального комплекса и реконструкции взлетно-посадочной полосы, рулежных дорожек, перрона.

К 2020 году в стране будут действовать 4 аэропорта-хаба: аэропорты гг. Астаны, Алматы, Актобе и Караганды. К 2030 году будут дополнительно действовать 2 аэропорта-хаба: аэропорты гг. Атырау и Актау.

Необходимо провести в соответствии с законодательством Республики Казахстан демонополизацию аэропортовой деятельности в части наземного обслуживания пассажиров (более 2 млн. пассажиров в год) и воздушных судов, включая обеспечение топливом, по рекомендации ICAO для повышения конкуренции и качества предоставляемых услуг поставщиками.

С целью улучшения качества обслуживания пассажиров планируется внедрение платформы автоматизированной регистрации. Также необходимо внедрение системы автоматизированного отображения полетного статуса на табло. Дополнительно рекомендуется внедрение оперативной системы базы данных для эффективных мероприятий обслуживания воздушных судов в аэропортах с пассажиропотоком более 300 тысяч пассажиров.

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

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

Задача 3. Развитие малой авиации

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

Вместе с тем, развитие малой авиации будет являться стимулом для укрепления туристско-рекреационного потенциала регионов, формирования и продвижения туристских кластеров с межобластными и районными центрами за счет создания сети регулярных местных авиаперевозок.

Дополнительно для развития малой авиации планируется вовлечение предприятий малого и среднего бизнеса в деятельность по оказанию платных услуг и работ в сфере производства, летной эксплуатации, технического обслуживания воздушных судов и обучения персонала.

Будет создана необходимая инфраструктура для развития малой авиации. До 2020 года будут построены и реконструированы 5 аэродромов местных воздушных линий с искусственным ВПП в крупных районных пунктах с возможностью приема воздушных судов до 50 тонн взлетной массы (50-70 пассажироместимостью) и 11 аэродромов с грунтовым ВПП для воздушных судов с взлетной массой 10-15 тонн (10-30 пассажироместимостью).

Кроме того, в период с 2014-2020 годы будут созданы условия для развития авиационных услуг в сегменте малой авиации путем стимулирования отечественных авиакомпаний. Также будет проведена поэтапная реструктуризация воздушного пространства с целью совершенствования структуры нижнего воздушного пространства в интересах малой авиации, уменьшения количества разрешительных процедур при осуществлении деятельности в сфере малой авиации.

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

В целом для развития малой авиации будут задействованы средства из местного и республиканского бюджетов, а также привлечены частные инвесторы

Задача 4. Обновление парка воздушных судов.

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

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

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

Задача 5. Развитие и либерализация рынка авиаперевозок

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

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

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

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

На втором этапе по всем межправительственным соглашениям будут предложены снятие ограничений по количеству назначенных авиационных перевозчиков и увеличение количества разрешенных пунктов.

На третьем этапе будут отменены ежегодные конкурсы на существующие международные маршруты. Конкурсы будут проводиться только на новые или свободные частоты и маршруты по тем направлениям, где планы отечественных перевозчиков превышают имеющиеся ограничения. Допуск перевозчиков будет

производиться на основе квалификационных требований в целях обеспечения стабильности и преемственности.

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

Одним из механизмов развития и поддержки местных воздушных перевозок является субсидирование маршрутов до момента их окупаемости. В связи с чем будет продолжена разработка программы субсидирования и развития социально значимых маршрутов посредством открытия новых маршрутов и/или увеличения частот.

Задача 6. Подготовка кадров

Для подготовки высококвалифицированных авиационных специалистов будет разработан механизм усовершенствования учебных процессов, оснащения учебных организаций современными техническими средствами (тренажерами) и высококвалифицированным инструкторским (преподавательским) составом.

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

Будут определены основные направления в профессиональной подготовке в соответствии с потребностями авиапредприятий, которые будут реализованы в авиационных учебных центрах.

3 сентября 2013 года открыт Региональный учебный Центр по авиационной безопасности ИКАО на базе Академии гражданской авиации. Данный центр осуществляет подготовку специалистов по авиационной безопасности в соответствии с требованиями ИКАО.

На базе Академии гражданской авиации в 2015 году планируется открытие учебного центра по подготовке летно-технического персонала, который будет соответствовать европейским стандартам. Также будут созданы центры для подготовки летного персонала и специалистов по техническому обслуживанию воздушных судов с техническим и профессиональным, высшим и послевузовским образованием. Профессиональная подготовка авиационного персонала будет осуществляться за счет обучающегося персонала и по государственному заказу.

Расширена сфера деятельности учебного центра профессионального обучения РГП "Казаэронавигация" для обучения специалистов отрасли гражданской авиации. Планируется создание отраслевого учебного центра, соответствующего международным стандартам, с последующей поэтапной реструктуризацией в самостоятельную единицу. К 2017 году на базе данного учреждения планируется осуществлять профессиональную подготовку с ведущими авиационными учебными центрами Европы и обеспечить привлекательность для обучения иностранных специалистов. Также планируется вступление в систему учебных центров ICAO TRAIN AIR PLUS. Кроме того, будет рассматриваться вопрос создания центра тренажеров современных эксплуатируемых национальными компаниями типов ВС Boeing, Airbus и др.

С 2015 года по международной стипендии Президента Республики Казахстан "Болашак" будут ежегодно предусмотрены стажировка и переподготовка инструкторов авиационных учебных центров, а также подготовка авиационных специалистов.

Авиапредприятиями создаются собственные учебные центры и проводится подготовка специалистов за рубежом. Помимо этого в системе профессиональной подготовки будет прорабатываться вопрос развития государственно-частного партнерства.

В целях создания качественного авиационного кадрового ресурса будет организована поддержка государственными грантами и заказами предприятий МСБ, работающих в области массового детско-юношеского авиационно-технического творчества, авиационного и парашютного спорта, авиационного профессионально-технического обучения.

Задача 7. Повышение уровня безопасности полетов и авиационной безопасности.

Состояние безопасности полетов, способы повышения надежности авиационной системы и обеспечение авиационной безопасности в гражданской авиации республики являются необходимой и важнейшей составляющей стабильного прогресса отрасли.

В соответствии с действующим законодательством об использовании воздушного пространства, а также с приложением 19 к Конвенции о международной гражданской авиации к 2017 году будет принята программа по безопасности полетов, которая определит пороговые значения и целевые индикаторы безопасности полетов гражданской авиации Казахстана. Также предусматривается создание программы надзора по всем направлениям деятельности КГА МИР РК, которая позволит создать систему, способную в полном объеме удовлетворить все требования по безопасности полетов.

Кроме того, с целью автоматизации процесса постоянного государственного контроля и надзора будут внедрены передовые технологии для передачи, обработки и хранения первичной информации, поступающей от субъектов отрасли гражданской авиации Республики Казахстан на основе автоматизированной системы учета данных.

Учитывая, что обеспечение авиационной безопасности осуществляется в рамках государственных проектов борьбы с терроризмом и преступностью, в дальнейшем повышение уровня авиационной безопасности в стране планируется осуществлять за счет скоординированного взаимодействия авиационных служб Казахстана совместно с правоохранительными органами и другими силовыми структурами.

Эффективность работы служб авиационной безопасности будет повышаться за счет усиления мер по осуществлению контроля за соблюдением установленных норм авиационной безопасности, досмотру пассажиров и грузов, обеспечению охраны аэропорта, организации доступа лиц и транспортных средств в контролируемую зону аэропорта, подготовке и реализации мер противодействия актам незаконного вмешательства.

Задача 8. Повышение эффективности использования воздушного пространства

Развитие аэронавигационной системы будет реализовано посредством разработки и выполнения Национального аэронавигационного плана Республики Казахстан на период до 2025 года, основанного на Глобальном аэронавигационном плане ИКАО. Реализация данного плана приведет к переходу на организацию воздушного движения с использованием перспективной техники и новых технологий. Развитие аэронавигационной системы будет ориентировано на обеспечение национальных интересов Республики Казахстан в сфере использования и контроля воздушного пространства.

Для развития концепции организации воздушного пространства в гармонизации с международным сообществом будет развито более гибкое и эффективное управление воздушным пространством. Рекомендуемой практикой является расширенная координация планирования между гражданскими и военными секторами с последующей концепцией общей системы широкого обмена информацией. Планируется расширение качественного и количественного взаимодействия с приграничными странами и странами дальнего зарубежья.

Технологической базой для увеличения пропускной способности являются развитие эффективных автоматизированных систем управления воздушным движением, использование возможностей связи, основанной на цифровых технологиях, навигации, основанной на характеристиках с внедрением

передовых приложений и локации с дополнительным автоматическим зависимым наблюдением.

Для поддержания необходимого уровня безопасности полетов высокий приоритет имеют внедрение системы управления безопасностью полетов, а также развитие системы поисково-спасательного обеспечения полетов в соответствии с международными трендами. Дополнительно развитие систем контроля качества, систем управления безопасностью и управления аэронавигационной информацией будут способствовать поддержанию высокого уровня безопасности полетов.

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

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

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

Будет налажено сотрудничество с компанией "DP World" в области развития морского порта Актау и сухих терминальных мощностей (Хоргос). Данное сотрудничество будет способствовать взаимной увязке Восточных ворот Казахстана на Хоргосе и Западных ворот в порту Актау, а также мультимодальных перевозок, что даст мощный толчок развитию транспортно-логистической системы и расширению транзитного потенциала нашей страны.

Для привлечения дополнительных грузопотоков на маршруты Казахстана и продажи отечественных транспортно-логистических продуктов за рубежом в рамках проекта "Глобальный партнер" будут заключены стратегические соглашения по сопровождению проектов совместно с глобальными транспортно-логистическими партнерами, потенциальными грузоотправителями и крупными производителями Восточной Азии, России, Европы и других стран.

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

Кроме того, будут приняты меры по популяризации казахстанских транзитных коридоров в зарубежных странах путем направления

информативных записок и рекламных брошюр о казахстанских транспортных коридорах через дипломатические каналы и проведения роуд-шоу мероприятий.

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

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

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

- 1) Среднеазиатский коридор (10 млн. тонн по итогам 2012 года);
- 2) Север - Юг (3 млн. тонн по итогам 2012 года);
- 3) Южный ТАЖМ (2,7 млн. тонн по итогам 2012 года);
- 4) Северный ТАЖМ (0,6 млн. тонн по итогам 2012 года).

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

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

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

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

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

Так, в целях обеспечения эффективной интеграции вышеуказанных коридоров к транспортной инфраструктуре соседних стран пропускная

способность станций "Достык" и "Алтынколь" к 2020 году будет увеличена с 17,7 млн. тонн и 5 млн. тонн до 25 млн. тонн и 20 млн. тонн, соответственно.

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

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

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

Задача 3. Оптимизация и обеспечение правового регулирования экспортных, импортных и транзитных операций на территории Казахстана

Основная цель упрощения процедур торговли заключается в том, чтобы уменьшить для предприятий сложности при осуществлении операций международной торговли, связанные с увеличением количества нетарифных барьеров, ростом документооборота, при одновременном обеспечении оптимальной эффективности и действенности государственного контроля за внешнеэкономической деятельностью.

Международная торговая сделка рассматривается в качестве единого целого, а не ряда разрозненных операций, в которых участвуют различные субъекты, такие как экспортер, импортер, экспедитор, таможня, перевозчик, банк и др.

В результате деятельности международных организаций, инициатив региональных торговых блоков, национальных органов создано достаточно механизмов, содействующих устранению организационных препятствий на пути международных товарных потоков. Однако успех возможен лишь при комплексном применении на всех этапах процесса упрощения торговли, а именно:

- 1) сбор информации, анализ процедур, отмена ненужных формальностей;
- 2) упрощение, гармонизация и стандартизация формальностей;
- 3) создание условий для выполнения упрощенных процедур и формальностей

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

В целях экономической безопасности единой таможенной территории, будут приниматься меры по дальнейшему укреплению таможенных постов, расположенных на внешних рубежах ТС, проводятся их реконструкция, модернизация и дооснащение техникой, позволяющей увеличить грузопоток.

В целях развития таможенной службы Республики Казахстан и приведения деятельности таможенной службы в соответствие с международными стандартами и требованиями по вступлению в ВТО необходима дальнейшая модернизация системы транзита. Для этого будет проведен ряд мероприятий, направленных на упрощение, гармонизацию и стандартизацию формальностей, в результате чего ожидается понижение цены сделки. Для достижения каждой из этих целей используется определенная группа инструментов.

Упрощение означает процесс устранения всех излишних и дублирующих элементов в формальностях и процедурах. Для этого используются следующие инструменты:

- 1) объединение ряда административных документов в единый документ;
- 2) совместная обработка: принципы "единого окна" и "единой остановки";
- 3) компьютеризация таможенной очистки.

Для объединения административных документов проведен комплексный анализ необходимых документов и приняты соответствующие меры по сокращению документов всех контролирующих органов.

Совместная обработка представляет собой объединение двух принципов: принцип "единого окна", связанный с оформлением всей документации внешнеторговых сделок, и принцип "единой остановки", связанный непосредственно с физическим движением транспортных средств в пограничной зоне.

"Единое окно" представляет собой систему, позволяющую перевозчику предоставлять всю необходимую информацию в электронном виде или на бумаге

лишь одному ведомству для соблюдения требований, предъявляемых ко всей экспортно/импортной документации.

Принцип "единой остановки" заключается в снижении числа остановок при пересечении границ посредством комбинированных действий пограничных структур двух стран на одном общем пункте либо одном пункте на каждом из направлений (совмещенные средства обслуживания). Цель совместной обработки состоит в устранении дублирования действий.

Компьютеризация таможенной очистки способна сократить время прохождения таможни до нескольких минут. Она заменит нынешнюю систему, основанную на использовании бумажных документов, электронными сообщениями. Система содержит электронные данные о перемещении грузов, которые доступны различным таможенным органам, участвующим в транзите, а также в завершении сделки в пункте назначения.

Упрощению контролируемых процедур на границе способствует реализация проекта автоматизации документооборота на транспорте "Электронный поезд". "Электронный поезд" - организация предварительного информирования таможенных органов на границе и заблаговременного оформления документов на основе IT-технологий по принципу "документ впереди поезда" в рамках технологической схемы взаимодействия участников международных перевозок из Китая через станции "Достык" и "Алтынколь".

При этом необходимо интегрировать весь комплекс транспортно-логистических услуг в сервис автоматической системы управления всеми видами транспорта "АСУ Логистика".

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

Создание условий для развития инфраструктуры транспортно-логистических центров потребует:

- 1) создания многополосных пограничных пунктов пропуска в целях устранения эффекта "узкого горлышка", связанного с ограниченным количеством полос перемещения транспортных средств;

- 2) модернизации пограничных пунктов пропуска и перегрузочных мест с целью увеличения пропускной способности приграничных станций;

- 3) поэтапного строительства транспортно-логистических центров на принципах государственно-частного партнерства в приграничных автомобильных пунктах пропуска, расположенных на внешней границе ТС, с целью обеспечения потребности растущего объема перевалки грузов, подлежащих обработке на транспортно-логистических центрах.

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

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

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

В этой связи будут проработаны следующие вопросы:

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

2) проведение единой тарифной политики при осуществлении смешанных транзитных перевозок.

Задача 4. Улучшение эффективности логистики Казахстана.

Целевым индикатором реализации планов по улучшению логистического климата в Казахстане к 2020 году является 40-е место в рейтинге логистической эффективности LPI Всемирного Банка.

В свою очередь для выполнения этой задачи будут приняты меры по:

упрощению таможенных процедур при внешнеэкономической деятельности;
сокращению разрешительных документов на экспортно-импортные операции при перевозочном процессе;

привлечению мировых компаний или создание конкурентоспособной компании, способной предоставить транспортно-экспедиторские услуги высокого уровня;

предоставлению возможности отслеживания грузов;

запуску регулярных контейнерных поездов по основным направлениям грузопотоков с целью достижения сроков доставки.

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

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

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

Используя европейский опыт, опорная часть системы будет базироваться в сети приграничных транспортно-логистических центров, из которых наибольшее значение будут иметь Восточные ворота - Хоргос и Достык и Западные ворота - порт Актау, и транспортно-логистических центрах в местах зарождения экспортных и пересечении транзитных потоков.

Обязательные условия при образовании хабов — мультимодальность и развитая сервисная инфраструктура.

Создание внешней терминальной сети и сети агентских пунктов. В условиях глобализации для дальнейшего продвижения на внешние рынки Казахстану необходимо выстроить стратегию международного присутствия путем развития терминально-сервисной инфраструктуры не только внутри страны, но и за ее пределами, преимущественно на существующих торговых направлениях между Азией и Европой. При этом приоритетной задачей является развитие агентской сети продаж транспортно-логистических услуг (логистических продуктов по принципу "Одного окна"), строительство или аренда терминальных мощностей в морских и "сухих" портах Каспийского, Черноморского и Балтийского бассейнов, в Китае, России, странах ЕС, Персидского залива.

Сеть транспортно-логистических центров, связанная централизованной системой управления и единым технологическим процессом, обеспечит связь

Казахстана и стран-участниц международными транспортными коридорами, а также выход на ключевые морские торговые пути в направлении Юго-Восточной Азии и Европы.

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

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

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

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

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

6. Инфраструктурное обеспечение развития регионов

6.1. Краткий анализ текущей ситуации

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

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

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

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

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

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

6.2. Основные задачи

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

1) сокращение "экономических расстояний" регионов, в первую очередь формирующихся городских агломераций с центрами в Астане, Алмате, Шымкенте, Актобе и Актау;

2) комплексное обеспечение сел и малых городов, а также удаленных населенных пунктов качественной транспортной инфраструктурой;

3) развитие местной воздушной линии;

4) создание стимулов для населения к переходу от автомобильного транспорта к общественному транспорту;

5) развитие энергоэффективной общественной транспортной системы, предусматривающей минимизацию воздействия городского/регионального транспорта на окружающую среду;

6) развитие общественной транспортной системы, предусматривающей рациональную организацию дорожного движения, развитие улично-дорожной сети и обустройство систем уличной парковки;

7) развитие индустрии туризма путем создания новой и совершенствования действующей инфраструктуры транспортной системы.

6.3. Основные направления и пути достижения поставленных целей

6.3.1. Стратегия действий обеспечения инфраструктурой для развития регионов

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

- 1) будут определены и сформированы "инфраструктурные центры" регионов;
- 2) программы развития территорий будут пересмотрены в соответствии с положениями данной Программы. В частности, местными исполнительными органами программы развития территорий будут дополнены отдельным разделом по развитию транспортной инфраструктуры;
- 3) будут приняты меры по развитию городской/региональной общественной транспортной системы и местной воздушной линии (далее — МВЛ).

6.3.2. Формирование "инфраструктурных центров"

Региональная политика Казахстана направлена на формирование благоприятных условий и факторов для наращивания внутренней и внешней конкурентоспособности регионов, территориальной концентрации ресурсов труда и капитала в центрах экономического роста, повышения региональной занятости и качества жизни жителей республики.

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

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

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

В свою очередь, увеличение мобильности населения Республики Казахстан ставит конкретную задачу перед транспортной системой - обеспечить качественные транспортные услуги высокого уровня комфорта и безопасности,

эффективную транспортную связь ключевых экономических и производственных центров, внутреннюю связь регионов страны и агломераций, а также ценовую доступность перевозок.

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

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

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

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

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

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

Отраслевым государственным органом по обеспечению реализации государственной политики в области транспорта в первом полугодии 2014 года будет разработана и утверждена методика определения "инфраструктурных центров".

При этом формирование "инфраструктурных центров" будет осуществляться в два этапа:

1) первый этап (2014-2015 годы) является пилотным, в течение которого местными исполнительными органами на основе утвержденной методики определения "инфраструктурных центров" будет проводиться комплексный анализ для выявления частей регионов, имеющих наибольший потенциал к формированию "инфраструктурных центров". По итогам проведенного местными исполнительными органами анализа Правительством Республики Казахстан будет утвержден перечень "инфраструктурных центров", сформированный на основе предложений местных исполнительных органов;

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

6.3.3. Сокращение "экономических расстояний" регионов

Одним из основных механизмов развития регионов, в том числе агломераций, являются их инфраструктурная обеспеченность, доступность транспортных коммуникаций внутри агломераций и связь с окружающими районами и ключевыми рынками, а также развитие кросс-агломерационной транспортной инфраструктуры.

В этой связи будут предусмотрены меры по сокращению физических и "экономических расстояний" между регионами, в первую очередь между формирующимися городскими агломерациями.

Связанность агломераций между собой всем комплексом коммуникационной инфраструктуры, интегрированной транспортной системы обеспечивается путем строительства сетей магистралей.

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

Кроме того, в 2013 году запущены еще два скоростных железнодорожных маршрута, соединяющих центры агломераций - города Астану и Алматы с городом Прикаспийского региона - Атырау. Данные маршруты существенно

сокращают "экономическое расстояние" между центрами агломераций и Прикаспийским регионом.

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

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

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

Так, проект "Центр - Юг" предполагает строительство и реконструкцию автомобильной дороги, соединяющей центры агломераций Астаны и Алматы через города Караганду и Балхаш.

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

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

6.3.4. Обеспечение сел, малых городов и удаленных регионов качественной транспортной инфраструктурой и развитие общественной транспортной системы регионов

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

войдут в план мероприятий по реализации раздела "транспорт" программ развития территорий.

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

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

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

Кроме того, в настоящее время города Астана, Алматы, Актау, Актобе и Шымкент определены центрами пяти агломераций страны.

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

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

При этом общественный транспорт в регионах будет обеспечивать надежность и безопасность не только для тех, кто им пользуется, но и для

охраны окружающей среды с точки зрения энергоэффективности транспортных средств.

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

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

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

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

6.3.5. Развитие транспортной инфраструктуры Прикаспийского региона

На основе международного опыта основной фокус по развитию транспортно-логистической системы Казахстана будет направлен на развитие транспортно-логистических центров в приграничных районах, в том числе в районе морского порта Актау, которые станут западными воротами, обеспечивающими функции транспортного узла между восточными воротами — Хоргос и Достык.

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

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

Данные проекты позволили сократить расстояние перевозок по территории Казахстана в направлении Китай - страны Персидского залива на 1000 км, соответственно, сроки доставки грузов на 3 дня.

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

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

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

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

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

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

В результате вышеуказанных работ пропускная способность порта Актау увеличится с 16,8 млн. тонн до 20,5 млн. тонн в год, обеспечив эффективное функционирование международных транспортных коридоров "Север - Юг" и "Трансазиатский коридор Европа — Кавказ — Азия", а также образующего коридора на территории Казахстана "Восток - Запад".

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

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

В области автомобильных дорог в рамках данной Программы будет реконструирован участок "Бейнеу — Шетпе — Актау" автомобильной дороги "Атырау-Актау", при этом участок "Бейнеу - Шетпе" будет введен в эксплуатацию в 2014 году.

Будет построена новая железнодорожная линия "Ералиево — Курык" в поселке Курык, общей протяженностью 14,4 км.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

В целях развития туризма для воздушного транспорта необходимы:

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

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

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

4) строительство аэродрома в поселке Большенарым Катон-Карагайского района и сооружение мест посадки для гидросамолетов рядом с курортом "Песчанка" Восточно-Казахстанской области;

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

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

Кроме того, для развития инфраструктуры внутреннего транспорта необходимо:

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

2) открытие туристских автобусных маршрутов для обзорных экскурсий;

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

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

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

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

7. Этапы реализации Программы

Сноска. Раздел 7 в редакции Указа Президента РК от 26.05.2015 № 30.

Реализация Программы будет осуществляться в два этапа:

1 этап: 2014-2020 годы;

2 этап: 2021-2030 годы.

В рамках настоящей Программы значения всех целевых индикаторов обозначены по первому этапу.

На первом этапе установлены показатели, характеризующие ход реализации Программы по годам и влияние проводимых мероприятий на развитие инфраструктуры транспортной системы.

Предполагается проведение комплекса мер, направленных на усовершенствование методологической и институциональной базы дальнейшего функционирования всех отраслей транспорта (железнодорожный транспорт, автодорожная отрасль, автомобильный транспорт, водный транспорт и гражданская авиация), в том числе создание "инфраструктурных центров" регионов.

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

Первый этап характерен полномасштабной реализацией Программы. На данном этапе планируется формирование современной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей создание "инфраструктурных центров" в регионах, и реализацию транзитного потенциала.

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

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

Показателем успешной реализации первого этапа Программы станет улучшение позиции Казахстана в рейтинге Всемирного Банка по индексу эффективности логистики, который предусматривает развитие всех секторов транспортной отрасли - качество инфраструктуры, эффективность таможи, простота организации международных поставок товаров, возможность отслеживания груза, соблюдение сроков доставки грузов и компетенция в логистике.

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

На первом этапе реализации Программы в сфере железнодорожной отрасли будут реализованы проекты, направленные на формирование конкурентоспособных железнодорожных коридоров и транспортное обеспечение угольных, рудных и нефтяных месторождений, развитие и модернизацию магистральной железнодорожной сети, а также вокзального хозяйства.

В целях снижения имеющегося высокого износа подвижного состава будет обновлен парк локомотивов, грузовых и пассажирских вагонов, в том числе

казахстанского производства, что повысит уровень казахстанского содержания в отрасли, а также повлияет на развитие перевозок в республиканском и региональном железнодорожных сообщениях.

На первом этапе реализации Программы будет проработан вопрос улучшения условий для развития конкурентоспособности национальных перевозчиков, обеспечения равных условий функционирования отраслевых субъектов рынка и определен перечень законодательных актов по вопросам транспорта, требующих совершенствования.

В автодорожной отрасли первый этап Программы будет сосредоточен на завершении проектов, находящихся в активной фазе реализации на момент принятия настоящей Программы, в том числе по объектам в рамках подготовки к ЕХРО-2017 года. Прогнозный период будет охарактеризован переходом отраслевого восприятия автомобильной дороги как общественно значимой государственной услуги перед гражданским сообществом. Все населенные пункты с высоким потенциалом развития будут обеспечены качественной дорожной инфраструктурой. Этот период будет ознаменован наращиванием управленческого опыта, который выражается в повышении производительности и результативности, а также прозрачной отчетности дорожной отрасли перед обществом за расходованием бюджетных средств и внедрением стиля управления, присущего частному сектору.

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

В период с 2014 по 2020 годы с учетом необходимой потребности населенные пункты будут обеспечены инфраструктурой пассажирских перевозок, что в свою очередь обеспечит развитие маршрутной сети. Это позволит 100% охватить населенные пункты регулярным автобусным сообщением и обеспечить удовлетворенность населения качеством пассажирских перевозок на уровне 85%.

Доля казахстанских перевозчиков на международном рынке автотранспортных услуг будет увеличиваться за счет сокращения квот для иностранных перевозчиков, увеличения числа грузовых транспортных средств отечественных перевозчиков, развития экспедиторских служб и приблизится к 50%.

В области водного транспорта на первом этапе предполагается реализация проектов, направленных на наращивание мощностей порта Актау и доведение его пропускной способности до 20,5 млн. тонн.

Увеличению пропускной способности порта также способствуют меры по автоматизации погрузочно-разгрузочной деятельности и улучшению качества оказания услуг.

В целях диверсификации оказываемых услуг на рынке морской перевозки грузов предполагается до 2020 года довести количество сухогрузного флота до 20 единиц и приобрести 2 парома.

Положительное прохождение аудита ИМО подтвердит соответствие всех звеньев морской отрасли, таких как система государственного управления, обеспечение безопасности мореплавания, суда и порты международным требованиям и даст возможность беспрепятственного плавания судов под казахстанским флагом в открытых морях.

На речном транспорте первоначальной задачей является восстановление береговой инфраструктуры и транспортного флота.

К 2020 году в сфере гражданской авиации будет создана нормативная правовая база, отвечающая международным требованиям, налажено взаимодействие с сопредельными государствами в сфере гражданской авиации, созданы современная система безопасности полетов и авиационной безопасности, а также развитая сеть воздушных сообщений.

На втором этапе (2021-2030 годы) будет продолжена реализация инфраструктурных проектов первого этапа.

Планируется создание современной национальной транспортно-логистической системы, позволяющей увеличить объем транзитных перевозок к 2030 году в 4 раза (до 60 млн. тонн) всеми видами транспорта, а также вывести Казахстан по показателю "Качество инфраструктуры железных дорог" ГИК на 20 место. Будут приняты меры по развитию регионального сотрудничества и снижению логистических затрат при использовании торговых коридоров, а также расширены возможности провайдеров логистических услуг, в том числе за счет повышения квалификации логистических провайдеров.

АО "НК "КТЖ" будет являться базовой отраслевой компанией, обладающей достаточными компетенциями и активами и обеспечивающей координацию транспортных услуг в сфере логистики, задача которой стать высокоэффективной национальной транспортно-логистической корпорацией Казахстана.

В этой связи в указанный период будет осуществлена трансформация АО "НК "КТЖ" из железнодорожной компании в транспортно-логистический холдинг международного уровня, который обеспечит предоставление услуг по перевозке грузов любого типа, в том числе мультимодальные перевозки "от двери до двери" с полным спектром логистических услуг, а также интермодальные перевозки пассажиров в международном, межобластном и пригородном сообщениях.

1. Отделение естественно-монопольных услуг от перевозочной деятельности.

В рамках создания целевой структуры будет сформирован отдельный мультимодальный логистический оператор.

Для реализации данной задачи АО "НК "КТЖ" будет реорганизовано в холдинговую структуру, включающую корпоративный центр и дочерние компании по перевозкам грузов и пассажиров, услугам МЖС, мультимодальным перевозкам.

В частности, в отрасли будут действовать оператор инфраструктуры, национальный перевозчик грузов, национальный перевозчик пассажиров и независимые пассажирские перевозчики, имеющие лицензию и собственный или арендованный подвижной состав, необходимые объекты локальной инфраструктуры.

Таким образом, целевая организационная структура компании будет представлять вертикально интегрированный транспортный холдинг с наличием в структуре бизнес-единиц, составляющих ядро интегрированного процесса железнодорожных перевозок, мультимодальных и логистических услуг.

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

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

2. Повышение энергоэффективности железнодорожного транспорта.

Учитывая высокую энергоемкость тяги поездов, в рамках перехода Казахстана к "зеленой экономике" в целях повышения энергоэффективности до 2030 года планируется электрифицировать порядка 1 400 км существующих железнодорожных линий, что увеличит долю электрифицированных железных дорог с 27% до 35% от общей протяженности магистральной сети.

В целях модернизации, а также развития железнодорожной инфраструктуры будут реализованы мероприятия по строительству вторых путей, внедрению автоматизированных систем, а также реконструкции станций.

Также главной целью второго периода является достижение 80-й позиции по показателю "Качество дорог" ГИК ВЭФ посредством доведения странового показателя международного индекса ровности IRI с 11,7 в 2013 году до 8,2 к

2030 году, тем самым в 2 раза сократить экономические издержки общества, в том числе за счет сокращения ДТП, времени в пути и операционных издержек по эксплуатации автотранспортных средств.

Достижение цели будет осуществлено за счет перехода реализации задач на качественно новый уровень:

1) повышение технических характеристик республиканской дорожной сети, позволяющих снизить издержки национальной экономики.

Планируется дополнительно провести строительство и реконструкцию на 3,7 тыс. км дорог республиканского значения, при этом с учетом первой фазы к 2023 году предполагается завершить основную инвестиционную фазу (автодороги международного значения). Протяженность дорог I и II технической категории в общей протяженности автомобильных дорог республиканского значения к концу 2030 года составит 69%. Далее стратегические приоритеты согласно инвестиционным возможностям корректируются в пользу увеличения эксплуатационных расходов дорожного сектора на уровне 60/40. Так для сокращения пропущенных межремонтных циклов республиканской сети дополнительно будет отремонтировано 23 тыс. км к 2030 году. За счет этого планируется повысить среднюю скорость передвижения грузов по международным автомобильным коридорам на 25% с 53,4 км/ч до 60 км/ч.

Созданная сеть платных дорог покрывает 8% дорог общего пользования, что позволит на 14% сократить затраты бюджета на содержание сети.

Претерпят качественное изменение услуги дорожного сервиса, которые будут способны обеспечить все наземные маршруты трансевразийских коридоров на уровне лучших мировых стандартов. До 2030 года 6 основных транзитных коридоров, дороги межрегионального и внутрирегионального сообщений республиканского значения будут полноценно обеспечены объектами дорожного сервиса;

2) обеспечение качественной дорожной инфраструктуры населенных пунктов с высоким и средним потенциалами развития.

Если на первом этапе перекроется потребность в качественных дорогах к населенным пунктам с высоким потенциалом развития, то на этом этапе усилия будут сконцентрированы на СНП со средним потенциалом. Предлагается улучшить техническое состояние подъездных дорог к 2,9 тыс. сельским населенным пунктам с высоким и средним потенциалами развития. Среднегодовым охватом ремонта предполагается довести до 8% от всей протяженности местной сети. Это позволит увеличить темпы строительных и ремонтных работ на дорогах местного значения на 25%;

3) увеличение сроков службы дорожных конструкций.

Технологическая диффузия распространения инноваций в области наноматериалов, наноконструкций позволиткратно увеличить качественные эксплуатационные характеристики дорожных конструкций, ввиду чего в рамках инновационного развития планируется до 20% увеличить срок службы дорожной одежды и межремонтных сроков, при этом уменьшится масса дорожных конструкций, до 25% снизится себестоимость капитальных затрат и энергоэффективность отрасли;

4) создание безопасной дорожной инфраструктуры, обеспечивающей снижение тяжести последствий ДТП.

На данном этапе планируется завершить формирование современной и безопасной дорожной инфраструктуры, гарантирующей безопасное комфортное движение, сводящей к минимуму ошибки участников дорожного движения и снижающей тяжесть последствий ДТП. Планируется сократить коэффициент смертности в ДТП на 100 тыс. населения на автомобильных дорогах с 19 за 2013 год до 15 к 2020 году и 10 к 2030 году;

5) инновационный технологический уровень управления процессами автодорожной отрасли, минимизирующей ошибки человеческого фактора.

Процесс автоматизации отрасли перейдет на совершенно новый технологический уровень. Неотъемлемой частью дорожного сектора станет интерактивная система мониторинга жизненного цикла реализации проектов дорожного строительства и ремонта, который будет концентрироваться на ключевых данных о проекте, процессе его выполнения и управлении потенциальными рисками. Внедрение этой системы также связано с усилением формы контроля и мониторинга контрольных точек фаз проекта, фиксируемых службами технического сопровождения, для предопределения потенциальных проблем и оперативного их устранения. В общем виде комплексная система управления автодорожной отраслью будет состоять из 4 модулей: 1) система управления автомобильными дорогами на этапе эксплуатации и содержания; 2) система прединвестиционного моделирования объектов капитального строительства; 3) переход на 3d проектирование дорожных конструкций; 4) система управления рисками инвестиционных проектов.

Таким образом, целостность и системность решения поставленных задач по созданию автодорожной инфраструктуры, способной удовлетворять потребности экономики и населения в качественных и безопасных автомобильных дорогах, позволят в 3 и более раза сократить экономические издержки общества от издержек текущего состояния национальной дорожной системы. Тем самым, Республика Казахстан по показателю "Качество дорог" ГИК ВЭФ имеет

потенциал войти в число 80-и стран мира, который в свою очередь позволит приблизиться к цели по вхождению в 30 самых конкурентоспособных инновационных экономик мира 21 века.

В международной практике показатели качества пассажирских перевозок определяются уровнем удовлетворенности населения и максимальным значением является 90%. В грузовых перевозках - это скорость доставки, сохранность и доля транспортных затрат в стоимости конечной продукции, которая в развитых странах составляет 5-8%. Тем самым, к 2030 году необходимо достичь указанных уровней развития.

Для оказания высокого сервиса на пассажирских автоперевозках будет обновлен подвижной состав, автоматизирован весь процесс данных услуг, сокращено время доставки пассажиров.

Для повышения качества и обеспечения безопасности перевозок через проведение мероприятий по обновлению парка пассажирского транспорта средний срок эксплуатации автобусов, задействованных на пассажирских маршрутах, составит 6 лет против 15 лет в настоящее время.

Наилучший показатель скорости движения пассажирских автобусов в крупных городах республики составляет 18-20 км/ч, что в 2 раза ниже, чем в развитых странах. Такие планируемые мероприятия как внедрение скоростных автобусных соединений, оптимизация маршрутов, взаимоувязка с ИТС позволят снизить время доставки в 2 раза.

В таких развитых странах как Швейцария, США уровень автоматизации в сфере пассажирских перевозок за последние 20-25 лет достиг 70-90%, а лидером является Япония, далее Южная Корея и Сингапур. В Казахстане уровень автоматизации пассажирских автоперевозок на начальном этапе (3-5%).

В этой связи для достижения в 2030 году 70%-ой автоматизации пассажирских перевозок в республике будет проведена работа по внедрению IT-технологий в перевозочный процесс пассажиров через представление информации о перевозке в онлайн-режимах на городских остановках, интернет (мобильных) ресурсах, а также инфраструктурных объектах. Кроме того, при оплате проезда будут доминировать электронное билетирование и безналичная форма расчета.

Немаловажным является применение экологически чистого транспорта и технологий, позволяющих повысить энергоэффективность отрасли пассажирского транспорта.

В крупных городах Республики Казахстан около 60% выбросов, загрязняющих атмосферу, приходится на долю автомобильного транспорта. Из общего количества зарегистрированного автотранспорта (4 млн.) только 1,1% (46 тыс.) является экологичным.

В развитых мегаполисах мира весь общественный транспорт работает на газе, который не влияет отрицательно на экологию, и широко используются альтернативные источники энергии на вспомогательных объектах.

До 2030 года 80-85% автобусов на регулярных городских маршрутах будут использовать в виде топлива газ и на остановках, сигнализирующих знаках, информационных табло будут применяться альтернативные источники энергии, что помимо экологичности обеспечит 20% экономию.

В целях популяризации передвижения населения на общественном транспорте и повышения энергоэффективности, создаваемые скоростные автобусные соединения сократят время доставки пассажиров и сделают общественный вид транспорта максимально удобным.

В сфере международных грузоперевозок ожидается качественное изменение услуг, выполняемых казахстанскими операторами.

Отечественные автоперевозчики с учетом обновления и пополнения парка автотранспортных средств по системе МДП в 3 раза, количество которых составит более 20 тыс. единиц (2013 г. - 6 тыс.) класса Евро-5 и выше к 2020, будут вполне конкурентоспособны на рынке услуг стран-лидеров в сфере международных перевозок (Европы, Турции, Прибалтики).

Кроме того, к этому периоду в Казахстане, как и в развитых странах Европы и Прибалтики, в достаточной степени будут развиты услуги экспедирования, построена рациональная логистика, заключены со всеми основными партнерами межправительственные соглашения по автотранспорту.

Указанные меры приведут к росту доли казахстанского перевозчика на рынке международных услуг с 37% в 2013 году до 50% к 2020 году, который будет сохраняться в дальнейшем.

Также ожидается, что казахстанские перевозчики беспрепятственно смогут осуществлять перевозки внутри стран ТС и ЕЭП, что дает дополнительные рынки для деятельности, так как они станут вполне конкурентоспособными по сравнению с такими сильными перевозчиками как белорусские и российские, парк которых в настоящее время составляет 12 и 25 тыс. АТС соответственно.

Особое внимание уделяется перевозкам из Китая. С учетом проводимой КНР политики по развитию западных регионов страны, казахстанский перевозчик, являясь в настоящее время доминантом услуг на данном рынке (ежегодный объем около 30 тыс. тонн), сохранит свое главенствующее положение.

В рамках следующего этапа развития отрасли водного транспорта предполагаются принятие мер по занятию доминирующего положения на Каспии, обеспечение транспортировки перспективного грузопотока в условиях эффективного функционирования единой мультимодальной системы.

В частности, в условиях адекватного реагирования на развитие инфраструктуры в смежных отраслях предполагаются модернизация мощностей порта Баутино и строительство терминалов в порту Курык, в результате к 2030 году мощности морских портов Казахстана будут доведены до 25 млн. тонн.

В условиях жесткой конкуренции на Каспии, при которой конкурируют государственные судоходные компании либо компании с государственным участием, предполагается продолжить оказание мер государственной поддержки для национальных судоходных компаний с целью доведения этих мер до уровня, предоставляемого прикаспийскими государствами.

Принятые меры позволят обеспечить до 75% транспортировки грузов, переваливаемых из морских портов Казахстана, судами Республики Казахстан.

Также за счет увеличения пропускной способности внутренних водных путей, активного взаимодействия участников речных перевозок, исключения нефизических барьеров предполагается увеличить еще на 1,5 раз объемы перевозок речным транспортом и обеспечить достойную конкуренцию традиционным видам транспорта в региональных перевозках.

Показателями успешной реализации второго этапа Программы станет улучшение позиции Казахстана в рейтинге, который предусматривает достижение к 2030 году двух индикаторов в сфере гражданской авиации - качество инфраструктуры воздушного транспорта (50 место) и доступность мест на километр (30 место).

В частности, за счет создания передовой системы безопасности полетов и авиационной безопасности Казахстан войдет в число 60-ти самых безопасных (надежных) авиакомпаний планеты (рейтинг БЮРО IACDEC, Германия). За счет внедрения, совершенствования и актуализации национальных стандартов качества новые поколения систем безопасности полетов позволят обеспечить повышение технической и технологической безопасности объектов авиатранспортной инфраструктуры и воздушных судов.

В условиях жесткой конкуренции принятые меры в соответствии с законодательством Республики Казахстан по поэтапной либерализации отрасли позволят казахстанским авиакомпаниям создать развитые сети авиамаршрутов, охватывающие все континенты мира. Высочайший уровень комфорта Skytrax и современный безопасный парк воздушных судов привлекут значительный пассажиропоток из стран Центральной Азии и СНГ, а также транзитных пассажиров между Европой и Азией. Эффективность принятых мер будет оценена по итогам вхождения национального авиаперевозчика в 3-ку крупнейших авиакомпаний СНГ и 100 крупнейших авиакомпаний мира (пасс/оборот, млн. пасс/км, рейтинг Airlines Inform).

Реализация Национального аэронавигационного плана Республики Казахстан приведет к развитию передовых аэронавигационных услуг и увеличению пропускной способности воздушного пространства. Также к 2030 году воздушный транспорт страны будет располагать современными узловыми аэропортами с развитой маршрутной сетью. Все реализованные мероприятия станут катализатором экономического роста и увеличат транзитный потенциал Казахстана.

В деятельность гражданской авиации будут привлечены субъекты малого и среднего бизнеса в части оказания платных услуг и работ в производстве, эксплуатации технического обслуживания авиаперевозчиков и аэропортов. Задача экологической безопасности деятельности гражданской авиации будет выполнена путем внедрения новых технологий и сокращения использования вредных веществ.

В целом, эффективная деятельность авиационных властей и других субъектов гражданской авиации приведет к стабилизации рынка авиаперевозчиков и аэропортов. Развитая конкурентная среда позволит усилить позиции не только национального перевозчика, но и местных авиаперевозчиков, субъектов малой авиации.

8. Необходимые ресурсы

Сноска. Раздел 8 с изменением, внесенным Указом Президента РК от 26.05.2015 № 30.

Для реализации данной Программы будут потрачены средства в размере порядка 5 220 000 млн. тенге, в том числе по видам финансирования (млн. тенге):

Источники финансирования	Необходимые средства (млн. тенге)*
ВСЕГО РАСХОДЫ ПО ПРОГРАММЕ:	5 220 000
1 Республиканский бюджет	2 724 245
2 Национальный фонд	234 000
3 Местный бюджет	178 068
4 Собственные и заемные средства группы компании АО "НК "Қазақстан Темір жолы"***	1 535 565
5 Собственные и заемные средства АО "НК "Ақтауский международный морской торговый порт"	24 640
6 Заемные средства ТОО "НМСК "Казмортрансфлот"	12 000
7 Государственно-частное партнерство	146 498
8 Частные инвестиции***	276 005
9 Сборы от платности	88 980

Примечание:

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

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

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

Расшифровка аббревиатур:

АО "НК "КТЖ"	- акционерное общество "Национальная компания "Қазақстан темір жолы"
АРМ	- автоматизированное рабочее место
АСУ	- автоматизированная система управления
АТС	- автотранспортное средство
ВВП	- валовый внутренний продукт
ВПП	- взлетно-посадочная полоса
ВТО	- Всемирная торговая организация
ВЭФ	- Всемирный экономический форум
ГИК	- глобальный индекс конкурентоспособности
ДТП	- дорожно-транспортное происшествие
ДФЭ	- двадцатифутовый эквивалент
ЕК	- Европейская комиссия
ЕС	- Европейский Союз
ЕЭП	- Единое экономическое пространство
ЕЭС	- Евразийский экономический союз
ИТС	- интеллектуальная транспортная система
ИЭЛ	- Индекс эффективности логистики
КГА	- Комитет гражданской авиации
КНР	- Китайская Народная Республика
КСКМ	- казахстанский сектор Каспийского моря
КТС	- Комиссия Таможенного союза
МДП	- международные дорожные перевозки
МЖС	- магистральная железнодорожная сеть
МИР РК	- Министерство по инвестициям и развитию Республики Казахстан
МСБ	- малый и средний бизнес
РГП	- республиканское государственное предприятие
САИС	- специализированные автоматизированные измерительные средства
СНГ	- Содружество Независимых Государств

СНП	- сельский населенный пункт
США	- Соединенные Штаты Америки
ТАЖМ	- Трансазиатская железнодорожная магистраль
ТРАСЕКА	- Транспортный коридор Европа - Кавказ - Азия
ТС	- Таможенный союз
ЦИМ/ СМГС	- единые правовые предписания к договору о международной железнодорожной перевозке грузов/Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении
ЭВАК	- экстренный вызов при авариях и катастрофах
ЕХРО- 2017	- Международная специализированная выставка "ЕХРО-2017"
FOB	- условия поставки груза и определения стороны, на которую возлагаются расходы по транспортировке и/или определения точки передачи ответственности за груз от продавца к покупателю (Free On Board)
IATA	- Международная Ассоциация Авиаперевозчиков (International Air Transport Association)
ICAO	- Международная организация гражданской авиации (International Civil Aviation Organization)
IMO	- Международная морская организация
IOSA	- Программа аудита эксплуатационной безопасности авиакомпаний Международной ассоциации воздушного транспорта (Operational Safety Audit)
IRI	- международный индекс ровности
ISAGO	- Программа аудита по безопасности наземного обслуживания Международной ассоциации воздушного транспорта (Safety Audit for Ground Operations)