

О внесении изменений и дополнений в Указ Президента Республики Казахстан от 6 апреля 2015 года № 1030 "Об утверждении Государственной программы инфраструктурного развития "Нұрлы жол" на 2015 - 2019 годы и внесении дополнения в Указ Президента Республики Казахстан от 19 марта 2010 года № 957 "Об утверждении Перечня государственных программ" и признании утратившими силу некоторых указов Президента Республики Казахстан

Утративший силу

Указ Президента Республики Казахстан от 12 декабря 2016 года № 389. Утратил силу Указом Президента Республики Казахстан от 19 апреля 2019 года № 29.

Сноска. Утратил силу Указом Президента РК от 19.04.2019 № 29.

Подлежит опубликованию
в Собрании актов Президента и
Правительства Республики Казахстан

ПОСТАНОВЛЯЮ:

1. Внести в Указ Президента Республики Казахстан от 6 апреля 2015 года № 1030 "Об утверждении Государственной программы инфраструктурного развития "Нұрлы жол" на 2015 - 2019 годы и внесении дополнения в Указ Президента Республики Казахстан от 19 марта 2010 года № 957 "Об утверждении Перечня государственных программ" (САПП Республики Казахстан, 2015 г., № 18-19, ст. 93) следующие изменения и дополнения:

в Государственной программе инфраструктурного развития "Нұрлы жол" на 2015 - 2019 годы, утвержденной вышеназванным Указом:

в разделе "1. Паспорт Программы":

"Цель Программы" изложить в следующей редакции:

"Цель Программы

формирование единого экономического рынка путем интеграции макрорегионов страны на основе выстраивания эффективной инфраструктуры на хабовом принципе, интеграция транспортной инфраструктуры в международную транспортную систему, реализация транзитного потенциала для обеспечения долгосрочного экономического роста Казахстана";

в "Задачах":

подпункт 1) изложить в следующей редакции:

"1) формирование современной транспортной инфраструктуры Казахстана, а также обеспечение ее интеграции в международную транспортную систему,";

подпункт 11) изложить в следующей редакции:

"11) обеспечение инфраструктурой проектов Единой программы поддержки предпринимательства "Дорожная карта бизнеса-2020";";

"Целевые индикаторы" изложить в следующей редакции:

"Целевые индикаторы

достижение следующих целевых индикаторов:

1) в 2019 году обеспечение роста ВВП на 8,7 % к 2014 году;

2) в 2015 - 2019 годах создание рабочих мест на 511,2 тыс. чел., в том числе:

постоянных - 167,9 тыс. чел.;

временных - 343,3 тыс. чел.;

3) в 2019 году повышение рейтинга ВЭФ по качеству базовой инфраструктуры до 57 места;

4) в 2019 году увеличение объема транзитных грузов по территории Республики Казахстан, в т.ч. железнодорожным и автомобильным видами транспорта до 18,1 млн. тонн.";

"Источники и объемы финансирования" изложить в следующей редакции:

"Источники и объемы финансирования

мероприятия и инвестиционные проекты Госпрограммы "Нұрлы жол" будут финансироваться за счет средств Национального фонда Республики Казахстан, республиканского и местных бюджетов, международных финансовых институтов и организаций, собственных средств национальных компаний и институтов развития, а также же частных инвестиций на общую индикативную сумму 7,8 трлн. тенге, в том числе:

Источники финансирования	Необходимые средства (млрд. тенге)
Всего расходы по программе:	7 751,9
Республиканский бюджет	429,4
Национальный фонд	2 355,9
Местный бюджет	299,4
Международные финансовые институты и организации	3 954,2
Собственные средства национальных компаний и институтов развития	673,7
Частные инвестиции и ГЧП	39,3

";

в разделе "2. Введение":

части первую и вторую изложить в следующей редакции:

"Настоящая Государственная программа инфраструктурного развития "Нұрлы жол" на 2015 - 2019 годы (далее - Программа) разработана в целях реализации Послания Главы государства народу Казахстана от 11 ноября 2014 года "Нұрлы жол - путь в будущее", а также пятого направления институциональных реформ Плана нации "100 конкретных шагов".

Программа направлена на создание единого экономического рынка Казахстана путем формирования макрорегионов страны с определением городов Алматы, Астаны, Актобе, Шымкента и Усть-Каменогорска как городов-хабов национального и международного уровня с современной инфраструктурой и обеспечение интеграции транспортной инфраструктуры страны в международную транспортную систему.";

дополнить частью пятой в следующей редакции:

"Для успешной интеграции экономики Казахстана в мировую систему в условиях глобализации будут функционировать современные международные транспортные коридоры с развитием мультимодальных перевозок.";

часть восьмую изложить в следующей редакции:

"Сопутствующие мероприятия для комплексного, синергетического эффекта от реализации инфраструктурных проектов будут осуществляться в рамках действующих программных документов (Государственная программа индустриально-инновационного развития Республики Казахстан на 2015 - 2019 годы, Государственная программа развития здравоохранения Республики Казахстан "Денсаулық" на 2016 - 2019 годы, Государственная программа развития образования и науки Республики Казахстан на 2016 - 2019 годы, Программа развития регионов до 2020 года, Единая программа поддержки предпринимательства "Дорожная карта бизнеса-2020", Дорожная карта занятости -2020).";

в разделе "3. Анализ текущей ситуации":

часть третью изложить в следующей редакции:

"Во-вторых, рост экономики и экономических связей, высокие транспортные и административные издержки бизнеса, а также новые формирующиеся региональные рынки предопределяют повышение инфраструктурных возможностей страны и предоставление нового уровня транспортных услуг.";

дополнить частью четвертой следующего содержания:

"В-третьих, растущий грузооборот по направлению Азия-Европа и транзитный потенциал страны обуславливают дальнейшую интеграцию Казахстана в международные транспортно-коммуникационные потоки.";

дополнить частями сорок третьей, сорок четвертой следующего содержания:

"Основными проблемами имеющейся транспортной инфраструктуры являются ее высокий износ и низкая пропускная способность. Износ казахстанских автомобильных дорог на сегодня составляет 33 %, что не дает возможности развитию грузоперевозок в стране. Имеющаяся автодорожная инфраструктура нуждается в реконструкции существующих автомобильных дорог, обеспечении их сохранности и строительстве новых.

Для снижения износа автодорог за период с 2001 по 2014 годы отремонтировано 58 тыс. км автодорог общего пользования, из них полностью восстановлено 14,8 тыс. км, что привело к улучшению состояния автодорог общего пользования на 31 %.";

часть сорок третью изложить в следующей редакции:

"На сегодня все крупные города страны связаны между собой существующими дорогами. Однако дороги, связывающие города-хабы, необходимо реконструировать и перевести на более высокую техническую категорию в зависимости от прогнозируемого увеличения среднесуточной интенсивности движения транспортных средств. Это позволит увеличить пропускную способность и приведет к снижению уровня смертности при ДТП.";

дополнить частями сорок четвертой, сорок пятой, сорок шестой, сорок седьмой, сорок восьмой, сорок девятой, пятидесятой, пятьдесят первой, пятьдесят второй следующего содержания:

"Вместе с тем, наряду с улучшением технического состояния автомобильных дорог необходимо обращать внимание на повышение безопасности на автодорогах, снижение уровня аварийности и оказание своевременной помощи пострадавшим при ДТП.

Основными факторами, обуславливающими высокий уровень аварийности на транспорте, являются низкая квалификация и дисциплина участников транспортного процесса, недостаточная материально-техническая оснащенность органов транспортного контроля, а также физический износ и неудовлетворительное техническое состояние транспортных средств.

Для повышения безопасности автодорог и снижения неудовлетворительного состояния автомобильных дорог требуются своевременный ремонт и надлежащее содержание. Ущерб от ненормативного содержания дороги сокращает срок ее службы более чем на 30 % - с 15 до 10 лет. Ежегодный охват ремонтом составляет только 1 000 км дорог республиканского значения, соответственно, для охвата всей сети потребуется не менее 20 лет, вместо рекомендуемых 5-7 лет. Несоблюдение межремонтных сроков приводит к ежегодному накоплению дефектов, восстановление которых государству обходится в 2 раза дороже.

По сравнению с республиканской сетью (внедрена система пятиступенчатого контроля качества: (i) подрядчик; (ii) заказчик, (iii) независимый технический надзор, (iv) авторский надзор, (v) РГУ "Облжоллаборатория") на местной и улично-дорожной сети организован только 3-х и 4-х ступенчатый контроль качества. Поскольку более 50% жизненного цикла дороги зависит от качества работ и материалов, отсутствие одной из ступеней повышает риск преждевременного разрушения дороги.

Кроме того, характерны низкий уровень автоматизации процессов контроля качества дорожного строительства и эксплуатации, прозрачности, а также отсутствие системы управления рисками в дорожном секторе.

В настоящее время вдоль автомобильных дорог республиканского значения расположены более трех тысяч объектов сервиса, из которых 35 % - автозаправочные станции, 47 % - пункты торговли и питания, 4 % - гостиницы, 9 % - станции технического обслуживания и 5 % - автостоянки.

При этом только 70 объектов могут оказывать полный спектр сервисных услуг и соответствуют международным требованиям. Большинство объектов сервиса не соответствует требованиям национального стандарта, что не позволяет в настоящее время создать благоприятные условия для пользователей дорог.

Построение эффективной транспортно-логистической системы по "лучевому" подходу исходя из направления развития макрорегионов позволит оптимизировать цепочку поставок и значительно сократить транспортные расходы и время транспортировки.

Для этого целесообразно рассмотреть возможность строительства между городами-хабами прямых дорог. К примеру, на сегодня дорога от Астаны до Актобе проложена через Костанай. Строительство прямой дороги через Аркалык, Иргиз, Шалкар, Кандыгагаш сократило бы время пути между этими городами на 7 часов.";

части сорок шестую и сорок седьмую исключить;

часть сорок восьмую изложить в следующей редакции:

"На сегодня ведутся работы по строительству республиканских трасс для улучшения сообщений Астаны с регионами. Это проекты Центр-Юг, Центр-Восток и Центр-Запад.";

части сорок девятую, пятидесятую, пятьдесят первую, пятьдесят вторую, пятьдесят третью, пятьдесят четвертую исключить;

часть пятьдесят восьмую изложить в следующей редакции:

"Пропускная способность автовокзала г. Актобе составляет 250 тыс. пассажиров в месяц. Для развития внутриобластных автобусных сообщений планируется строительство 3 автостанций и 6 пунктов обслуживания пассажиров до 2019 года.";

части шестидесятую, шестьдесят первую, шестьдесят вторую, шестьдесят третью изложить в следующей редакции:

"В городе Усть-Каменогорске на сегодняшний день функционируют 3 автовокзала, общая пропускная способность которых составляет 105 тыс. пассажиров. Указанные автовокзалы полностью обеспечивают потребность, также имеются резервы, которые позволят обслуживать пассажиров при

увеличении численности населения. Учитывая популярность автобусных перевозок, в данном регионе также планируется строительство 1 автостанции и 12 пунктов обслуживания пассажиров до 2019 года.

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 порядка 3 тыс. компаний с парком более 12 тыс. автотранспортных средств.

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

дополнить частями шестьдесят четвертой, шестьдесят пятой, шестьдесят шестой, шестьдесят седьмой, шестьдесят восьмой, шестьдесят девятой, семьдесят первой, семьдесят второй, семьдесят третьей, семьдесят четвертой, семьдесят пятой, семьдесят шестой, семьдесят седьмой, семьдесят восьмой, семьдесят девятой, восьмидесятой, восемьдесят первой следующего содержания:

"Доля отечественных перевозчиков в 2012 году по сравнению с 2011 годом возросла на 2,8 % и составила 36 %, в 2013 и 2014 годах составила соответственно 37,5% и 38,5% и в 2014-2015 годах составила соответственно 38,5% и 39%.

Положение Казахстана между крупнейшими торговыми партнерами - Китаем и странами ЕС диктует главный вызов для развития транспортно-логистической системы страны. На сегодняшний день доля Казахстана в обеспечении транзита объема торговли между Китаем и ЕС незначительна, а подавляющая часть импорта из Китая в ЕС следует по морю через Суэцкий канал.

В настоящее время в Казахстане функционируют 5 железнодорожных и 6 автомобильных международных транспортных коридоров.

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.

Все это должно параллельно реализовываться с развитием таможенной и пограничной службы, устранением нефизических барьеров и развитием соответствующей инфраструктуры.

Существующая система подачи и выдачи таможенных деклараций характеризуется отсутствием механизмов "Е-окна", а также взаимодействия

между государственными органами и участниками внешнеэкономической деятельности, которые позволили бы однократно представлять документы в стандартизованном виде через Единый пропускной канал для получения разрешительных документов, также информационной системы электронного декларирования товаров при экспорте и импорте и представлением на бумажных носителях значительного объема документов государственным органам.

Оснащение и строительство казахстанских пунктов пропуска производились без общего единого комплексного решения. Как правило, существующие пункты пропуска на Государственной границе Республики Казахстан строились на местах бывших пунктов пропуска, существовавших еще в советский период, и часто в непосредственной близости к населенным пунктам. Территория действующих пунктов пропуска ограничена и зажата прилегающими жилыми домами. В течение ряда лет технические средства устанавливались в пунктах пропуска на свободные места без учета современных требований, предъявляемых к технологии таможенного контроля, что приводило к скрещиванию потоков автотранспортных средств.

Для увеличения пропускной способности необходимы развитие инфраструктуры пунктов пропуска, а также разделение потоков грузового транспорта от пассажирского путем выделения отдельных полос для Пассажирского транспорта, грузового транспорта и в отдельных пунктах пропуска - полос для негабаритного транспорта.

В автомобильных пунктах пропуска требуются построить новые и реконструировать имеющиеся пассажирские терминалы. Также, в некоторых пунктах пропуска есть необходимость реконструкции грузовых терминалов.

Кроме того, потребуются расширение и строительство подъездных дорог, мостов для возможности перестроения транспортных средств до въезда на территорию пункта пропуска и после выезда из него с учетом перспектив развития пункта пропуска и обеспечения пропуска максимального количества транспортных средств в часы пик. Для эффективного управления движением транспорта и пассажиропотока пункты пропуска необходимо оборудовать средствами регулирования дорожного движения (разметка, светофоры, знаки, указатели).

Для реализации вышеуказанных мероприятий требуется расширение территорий пунктов пропуска.

На данный момент сохранность казахстанских автомобильных дорог обеспечивается передвижными постами транспортного контроля, однако в связи с изношенностью постов обеспечить полный контроль не представляется возможным.

Ежегодно с помощью передвижных постов выявляются многочисленные нарушения транспортного законодательства Республики Казахстан.

В 2013 году выявлено 10114 нарушений, в 2014 - 8721, в 2015 - 11366, за 3 месяца 2016 года - 3565.

Передвижные посты транспортного контроля были закуплены в 2010 году в количестве 16 штук, в 2012 году - 8 и в 2013 году - 8. Учитывая, что большинство постов осуществляет контроль в круглосуточном режиме и тяжелых условиях, изношенность постов составляет 70-80 %.

Эксплуатационная длина железных дорог Казахстана составляет 14,9 тыс. км, в том числе двухпутных линий - 4,9 тыс. км, электрифицированных линий - 4,216 тыс. км. Так, в период с 1999 по 2008 годы построены железнодорожные линии "Аксу - Дегелен", соединившая северо-восточный и восточный регионы, "Хромтау - Алтынсарин", соединившая северную и западную части страны, "Шар - Усть-Каменогорск", сформировавшая единую: железнодорожную инфраструктуру восточного региона. Данные линии позволили исключить необходимость задействования российской железной дороги для перевозок грузов и пассажиров между указанными регионами.

Вместе с тем, в 2012 году для развития международных перевозок были построены дополнительные железнодорожные "выходы" на мировые рынки, такие как "Узень - Государственная граница Республики Казахстан с Туркменистаном", обеспечивающий прямой маршрут с запада Казахстана до Персидского залива через Туркменистан и Иран, и "Жетыген - Коргас", создавший второй пункт пропуска на казахстанско-китайской границе.

В 2015 году введена в постоянную эксплуатацию железнодорожная линия "Аркалык - Шубарколь", которая напрямую связала центральный и северный регионы страны.";

части шестьдесят шестую, шестьдесят седьмую, шестьдесят восьмую, шестьдесят девятую изложить в следующей редакции:

"В связи с высокой степенью износа магистральной железнодорожной сети за последние 8 лет была выполнена модернизация более 4,3 тысяч км железнодорожных путей. Это позволило снизить уровень износа магистральной железнодорожной сети до 61%.

Для наращивания экономического потенциала, прибыльности и возврата от инвестиций в 2015 году были утверждены предельные тарифы на услуги магистральной железнодорожной сети на долгосрочный период.

Существующая практика перекрестного субсидирования тарифов при перевозке одних грузов (уголь, руды, строительные материалы) за счет более высокодоходных (нефть и нефтепродукты, химические и органические удобрения, и т.д.) не обеспечивает в полной мере покрытие операционных затрат

оператора магистральной железнодорожной сети, а также не позволяет обеспечить в полной мере ее развитие.

В части обновления парка грузового подвижного состава с 2010 года национальным и частными операторами вагонов приобретено более 27 тыс. единиц подвижного состава и капитально отремонтировано более 6 тыс. единиц подвижного состава.";

дополнить частями семидесятой и семьдесят первой следующего содержания:

"Для повышения качества вокзального хозяйства с 2010 года проведена работа по возврату железнодорожных вокзалов из коммунальной и частной собственности в ведение АО "НК "КТЖ", в доверительное управление акционерного общества "Вокзал сервис". Таким образом, общее количество железнодорожных вокзалов составило 332 объекта (251 здание вокзала и 81 пассажирская платформа), из них капитально отремонтировано 138 вокзалов.

В сфере пассажирских перевозок за последние три года уровень физического износа пассажирских вагонов снижен с 70% до 49,6%, объем продажи проездных документов электронным способом вырос в 5 раз, приняты национальные стандарты обслуживания пассажиров в поездах и на вокзалах, для удовлетворения потребностей населения в пассажирских перевозках закуплены более 500 новых пассажирских вагонов и запущено более 10 новых скоростных пассажирских поездов.";

дополнить частями семьдесят пятой, семьдесят шестой, семьдесят седьмой следующего содержания:

"Вместе с тем, в сфере водного транспорта за период с 2013-2015 годы произошло 43 транспортных происшествия. Порядка 90 % всех аварийных случаев и транспортных происшествий с судами произошли по причине недостаточной квалификации и отсутствия профессиональных навыков судоводителей.

Общая изношенность судов специального водного транспорта превышает 90 %, что негативно отражается на эффективности ведения контроля на водном транспорте.

Согласно рекомендациям экспертов Международной морской организации необходимо обеспечить прохождение инспекторами, осуществляющими государственный контроль на морском транспорте, постоянных систематических тренингов, курсов повышения квалификации и обмен опытом для прохождения обязательного аудита, запланированного на 2017 год.";

части семьдесят пятую и семьдесят шестую изложить в следующей редакции:

"Деятельность казахстанских авиакомпаний и аэропортов за 2015 год показывает положительный результат. Так, число перевезенных пассажиров достигло 5,9 млн. человек (по сравнению с показателем 2014 года рост составил

7%). Количество пассажиров, обслуженных аэропортами Казахстана, составило 12,1 млн. пассажиров (по сравнению с 2014 годом рост составил 11%).

В настоящее время в Казахстане внутренние авиарейсы выполняются по 42-м внутренним маршрутам (более 500 рейсов в неделю) 6-ю казахстанскими авиакомпаниями - "Эйр Астана", "СКАТ", "Бек Эйр", "Жетысу авиа", "Жезказган Эйр", "Qazaq Air".;

дополнить частью семьдесят седьмой следующего содержания:

"В 2015 году казахстанскими авиакомпаниями на регулярных внутренних рейсах было перевезено 3 380 643 пассажира, что на 3,9% больше, чем в 2014 году. Вследствие появления в 2015 году новой отечественной авиакомпании "Qazaq Air" доля рынка внутренних авиаперевозок была перераспределена с учетом повышения конкуренции и общей активности населения.";

части семьдесят восьмую, семьдесят девятую, восьмидесятую, восемьдесят первую, восемьдесят вторую, восемьдесят третью изложить в следующей редакции:

"Как показано на карте, все города связаны между собой, при этом основными хабами по внутренним и международным авиасообщениям являются города Астана и Алматы.

В республике действуют 18 аэропортов республиканского и областного значения. На сегодня из 16 аэропортов, допущенных к обслуживанию международных рейсов, 13 категорированы по стандартам Международной организации гражданской авиации (International Civil Aviation Organization).

В аэропортах Казахстана планомерно ведется модернизация объектов наземной инфраструктуры. На сегодняшний день проведена реконструкция 14 ВПП и 10 терминалов аэропортов Казахстана. Аэропорты Алматы и Астаны позволяют принимать современные широкофюзеляжные воздушные суда. В целом, все среднемагистральные пассажирские самолеты могут взлетать почти во всех аэропортах Казахстана.

В 2015 году был завершен проект реконструкции ВПП аэропорта г. Уральска. Теперь физические параметры аэродрома позволяют принимать все воздушные суда авиакомпаний Республики Казахстан, обслуживающие рейсы по внутренним и международным маршрутам.

В 2015 году произведено усиление покрытия искусственной ВПП асфальтобетоном, проведена полная реконструкция рулежной дорожки и перрона аэропорта г. Петропавловска.

За счет средств собственника аэропорта г. Тараза была произведена реконструкция аэровокзала. Аэровокзал оснащен современным оборудованием, что существенно снижает время обслуживания, а также позволяет увеличить пропускную способность с 200 до 600 пасс/час.";

дополнить частями восемьдесят пятой, восемьдесят шестой, восемьдесят седьмой, восемьдесят восьмой, восемьдесят девятой, девяностой, девяносто первой, девяносто второй, девяносто третьей, девяносто четвертой, девяносто пятой, девяносто шестой, девяносто седьмой, девяносто восьмой, девяносто девятой, сотой, сто первой, сто второй, сто третьей, сто четвертой, сто пятой, сто шестой, сто седьмой, сто восьмой, сто девятой, сто десятой, сто одиннадцатой, сто двенадцатой, сто тринадцатой следующего содержания:

"Существующая тарифная политика в аэропортах не позволяет обеспечить гибкость и своевременность реагирования на изменения конъюнктуры рынка гражданской авиации, в том числе на рынке международных перевозок.

Жесткое тарифное регулирование аэропортов (отсутствие утвержденных предельных тарифов, недопущение роста тарифов на авиаперевозки), малая загруженность аэропортов в силу неразвитости внутренних перевозок и высоких цен на них привели к тому, что на сегодняшний день 6 аэропортов относятся к убыточным (Караганды, Кокшетау, Кызылорда, Семей, Тараз, Петропавловск), 9 - к низкорентабельным (Актау, Актобе, Шымкент, Костанай, Оскемен, Талдыкорган, Уральск, Павлодар, Жезказган).

В настоящее время только по 4 аэропортам (Уральск, Актау, Семей, Атырау) утверждены предельные уровни тарифов на регулируемые услуги. Большинство аэропортов не представили заявки на утверждение экономически обоснованных предельных уровней тарифов по причине отсутствия типовых норм расходов материалов, топлива, энергии и типовых нормативов численности на регулируемые услуги аэропортов.

При обслуживании международных рейсов жесткое тарифное регулирование аэропортов и низкий уровень тарифов не привели к снижению цен на авиабилеты, а, наоборот, привели к убыточности аэропортов на фоне повышения доходности авиакомпаний.

Высокий уровень износа основных средств аэропортов и низкая доходность аэропортовых услуг тарифов в условиях инфляционного таргетирования не позволяют направлять необходимое количество средств на создание новых активов, обновление, реконструкцию и техническое перевооружение основных средств, также обеспечить надлежащий уровень авиационной безопасности.

На сегодня всего 2 аэропорта (гг. Алматы, Астана) соответствуют уровню антитеррористической защищенности, 11 - частично (г.г. Актау, Актобе, Атырау, Кызылорда, Караганды, Костанай, Павлодар, Уральск, Оскемен, Тараз, Шымкент), 7 не соответствуют (гг. Балхаш, Боралдай, Жезказган, Кокшетау, Петропавловск, Семей, Талдыкорган).

Все это не позволяет отечественным аэропортам конкурировать с аэропортами приграничных государств, что негативным образом сказывается на

развитии транзитного потенциала государства, а также не способствует открытию новых международных маршрутов.

В 2014 году казахстанскими авиаперевозчиками перевезено только 11 % от общего количества грузов по Казахстану. Регулярно грузовые рейсы выполняются только иностранными авиакомпаниями, как "Lufthansa" (Германия), "UPS Airlines" (США), "Martinair" (Голландия, Франция), "Silk Way Airlines" (Азербайджан), "Cargolux" (Люксембург). В соответствии с решением международной ассоциации авиационных перевозчиков IATA с 1 октября 2015 года все грузовые перевозки должны осуществляться по системе "e-freight". Кроме того, с 1 апреля 2017 года вступает в действие предварительное информирование на авиационном транспорте в рамках ЕЭС.

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 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.

Мировой опыт показывает, что внедрение информационных систем и автоматизированных измерительных устройств, а также создание и развитие сети транспортно-логистических центров для перевозчиков и потребителей транспортных услуг позволили сократить временные издержки и создать надежную логистическую цепочку для перевозки грузов.

При осуществлении перевозочных процессов основная проблема заключается в узком ассортименте транспортно-логистических услуг, а также в отсутствии современной системы хранения и обработки грузов.

Для этого необходимо выстроить работу логистики по принципу единого механизма, составляющего единую управляемую цепь поставок путем строительства сети транспортно-логистических центров в основных транспортно-логистических узлах.

Для развития внешней и внутренней сети транспортно-логистических центров в центрах консолидации и дистрибуции грузопотоков создаются новые мультимодальные логистические схемы транспортировки грузов на Евразийском континенте в целях привлечения транзитных грузопотоков через Казахстан.

С августа 2015 года предоставляется новый вид транспортно-логистической услуги в железнодорожных перевозках - организация грузовых поездов, движущихся по расписанию. Данная услуга формируется за счет организации пропуска поезда в заданное время по установленному маршруту.

Первый экспериментальный грузовой поезд сформирован и отправлен на запад Казахстана с Алматинского отделения дороги на коммерческой основе. Поезд преодолел расстояние со станции Алма-Ата-1 и до станции расформирования Кандыагаш с последующим условиями пропуска до станций распыления Атырау и Актобе более 2252 км.

В сравнении, если с обычными грузовыми поездами, движущимися по маршруту Алматы - Атырау, срок доставки составляет 6,8-8,5 суток, то при перевозке грузов в поездах, движущихся по расписанию, данное расстояние составляет всего 2,2-2,7 суток. Маршрутная скорость поезда 1032 км в сутки. Время в пути фактически сокращается в три раза.

В настоящее время для движения данных поездов выбрано 3 направления: Алматы-Астана, Алматы-Актобе и Алматы-Атырау с дальнейшим распылением по городам Казахстана. Наряду с этим, в текущем году планируется запуск поездов, движущихся по расписанию, по маршруту ст.Достык/Алтынколь - ст.Болашак.

Целью запуска данного проекта является сокращение сроков обработки документов и доставки груза, повышение уровня сохранности перевозимых грузов по территории Казахстана, совершенствование сервиса, а также сокращение оборота подвижного состава, которое обеспечит экономию затрат за пользование вагонами.

С начала ввода данной услуги общий объем перевезенных грузов в поездах, движущихся по расписанию, составил 38 тыс. тонн (1,5 тыс. вагонов).

Все это позволило улучшить качество транспортно-логистических услуг и позицию Казахстана в международном логистическом рейтинге LPI с 88 на 77 место из 160. Это является лучшим показателем среди стран СНГ.

В настоящее время рынок услуг оператора вагонов и услуг, связанных с предоставлением грузовых вагонов в аренду в Республике Казахстан, является достаточно конкурентным и открыт для иностранных владельцев вагонов. В Республике Казахстан насчитывается порядка 180 собственников железнодорожных грузовых вагонов. Кроме того, курсируют вагоны иностранных железнодорожных администраций (операторы России, стран СНГ и Балтии).

Вместе с тем, в целях развития конкурентного рынка постепенно отменяется ценовое регулирование для доминантов рынка и вводятся инструменты антимонопольного регулирования.

В то же время отсутствует информационное сопровождение участников дорожного движения, существуют нефизические административные барьеры,

из-за чего зарубежные перевозчики и потребители услуг не имеют возможности отслеживания своих грузов и транспортных средств, и в целом с недоверием относятся к перевозу грузов сухопутным путем через территорию нашей страны.

В настоящее время на основных международных автомобильных коридорах установлено 12 автоматизированных измерительных устройств, которые охватывают 4 основных международных коридора (Ташкент - Шымкент - Тараз - Алматы - Коргалдын, Алматы - Караганда - Петропавловск, Астана - Костанай - Челябинск - Екатеринбург и Шымкент - Кызылорда - Актобе - Уральск - Самара)

Благодаря автоматизированным измерительным устройствам сборы за проезд автотранспортных средств увеличились на 23 % (2013 г. - 3 490 млн. тенге, 2014 г. - 4 303,7 млн. тенге).

Также существует проблема по осуществлению иностранными перевозчиками перевозок грузов сверх установленной квоты. Разветвленность казахстанских дорог создает предпосылки для объезда иностранными перевозчиками постов транспортного контроля, где осуществляется проверка документов и разрешений на въезд.

В свою очередь, 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 этой связи и в целях упрощения таможенного администрирования между государственными органами налажен Порядок взаимодействия государственных органов в центрах таможенного оформления и международных транспортно-логистических центрах при совершении таможенных операций, связанных с таможенным декларированием, таможенной очисткой и выпуском товаров.

Таким образом, внедрен принцип "одного окна" который позволяет ускорить и упростить процедуру оформления перевозочных документов, а также сократить время прохождения государственного контроля. В результате время оформления документов сократилось с 8 до 3 часов.";

раздел "4. Цели, задачи, целевые индикаторы и показатели результатов реализации Программы" изложить в следующей редакции:

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

техническое дооснащение пунктов пропуска на внешней границе ЕАЭС	Ведомственные данные	%	МФ, ПС КНБ			-	22	44	66
Строительство и реконструкция автомобильных дорог от линии Государственной границы Республики Казахстан до пунктов пропуска на внешней границе ЕАЭС (от 0,05 до 5 км)	Ведомственные данные	%	МИР			-	30	70	100
Улучшение позиции по показателю "Эффективность таможи" в индексе эффективности логистики Всемирного Банка	Данные Всемирного Банка	место	КГД МФ РК			90		60	
Улучшение позиции Казахстана в индексе эффективности логистики (LPI) Всемирного Банка	Данные Всемирного Банка	место	МИР, АО "НК "КТЖ"			60		50	
Привлечение транзитных грузов по направлению Китай - ЕС	Ведомственные данные	тыс. ДФЭ	МИР, АО "НК "КТЖ"			50,1	104,2	218,8	481
Привлечение транзитных грузов по направлению Россия, ЕС – Средняя Азия	Ведомственные данные	млн. тонн	МИР, АО "НК "КТЖ"			9	10	11	12

2. Развитие индустриальной инфраструктуры и туристской инфраструктуры.

Достижение данной задачи будет измеряться следующими показателями прямых результатов:

Показатели прямых результатов	Источник информации	ед. изм.	Ответственные исполнители	2014 (оценка)	2015	2016	2017	2018	2019
Общий объем вложенных предприятиями частных инвестиций на территории СЭЗ ("НИНТ", "Хоргос-Восточные ворота"), в том числе	Данные АО "ФНБ "Самрук – Казына"	млрд тенге	АО "ФНБ "Самрук – Казына", МИР, МЭ	53,1	70,6	33,4	172	403,1	224,5
СЭЗ "НИНТ"				38,6	60,5	30	168	402,1	220,5
СЭЗ "Хоргос-Восточные ворота"				14,5	10,1	3,4	4	1	4

Объем производства товаров и услуг (работ) на территории СЭЗ ("НИНТ", "Хоргос-Восточные ворота"), в том числе	Данные АО "ФНБ "Самрук – Казына"	млрд тенге	АО "ФНБ "Самрук – Казына", МИР, МЭ		6,9	1,0	2,7	4,0	5,5
СЭЗ "НИНТ"					3,4	0,6	1,5	2,5	3,5
СЭЗ "Хоргос-Восточные ворота"					3,5	0,4	1,2	1,5	2,0
Увеличение обслуженных посетителей на местах размещения по внутреннему туризму (резиденты) в сравнении с предыдущим годом	Данные МИР	%	МИР, МИО	100,0 (3 129 576 чел.)	99,5 (3 115 416 чел.)	104,9	145,5	78,7	107,3
Увеличение обслуженных посетителей на местах размещения по въездному туризму (нерезиденты) в сравнении с предыдущим годом	Данные МИР	%	МИР, МИО	100,0 (679 018 чел.)	101,9 (692 250 чел.)	102,0	156,4	73,7	106,2
Количество транзитных посетителей, въехавших в Казахстан*	Данные МИР	%	МИР, МИО	100,0 (657 945)	100,1 (658 603)	100,1 (659 262)	100,15 (660 250)	100,15 (661 240)	100,15 (662 232)

3. Укрепление энергетической инфраструктуры в рамках развития ЕЭС Республики Казахстан.

Достижение данной задачи будет измеряться следующими показателями прямых результатов:

Показатели прямых результатов	Источник информации	ед. изм.	Ответственные исполнители	2014 (оценка)	2015	2016	2017	2018	2019
Покрытие потребности экономики в электроэнергии	Данные МЭ	%	МЭ	100	100	100	100	100	100

4. Модернизация (реконструкция и строительство) инфраструктуры жилищно-коммунального хозяйства и систем сетей тепло-, водоснабжения и водоотведения.

Достижение данной задачи будет измеряться следующими показателями прямых результатов:

Показатели прямых результатов	Источник информации	ед. изм.	Ответственные исполнители	2014 (оценка)	2015	2016	2017	2018	2019
Износ сетей тепло-, водоснабжения и водоотведения	Данные МНЭ	%	МНЭ, МИО	67	65	63	60	57	53

5. Повышение доступности жилья для граждан

Достижение данной задачи будет измеряться следующими показателями прямых результатов:

Показатели прямых результатов	Источник информации	ед. изм.	Ответственные исполнители	2014 (оценка)	2015	2016	2017	2018	2019
Объем ввода кредитного жилья для вкладчиков АО "ЖССБК" через АО "НУХ Байтерек"	Данные АО "НУХ Байтерек"	тыс.кв.м	АО "НУХ Байтерек", МНЭ		246,0	110,1	256,8	183,5	183,4
Объем ввода кредитного жилья для вкладчиков АО "ЖССБК" через МИО	Данные МИО и АО "НУХ Байтерек"	тыс.кв.м	МИО (ответственные), АО "НУХ Байтерек" (свод), МНЭ			151,7	353,9	252,8	252,8
Объем ввода арендного жилья для очередников МИО	Данные МНЭ	тыс.кв.м	МНЭ, АО "НУХ Байтерек"		401,0	423,2	563,9	154,0	180,0
Объем ввода коммерческого жилья АО "Фонд недвижимости Самрук-Казына"	Данные МНЭ	тыс.кв.м	МНЭ, АО "ФНБ Самрук-Казына"			50,0	362,3	0,0	412,4
Гарантирование вкладов дольщиков коммерческого жилья (с даты вступления в силу Закона Республики Казахстан "О долевом участии в жилищном строительстве")	Данные МНЭ	%	МНЭ, МИР, АО "НУХ Байтерек"		100	100	100	100	100

6. Развитие инфраструктуры сферы образования.

Достижение данной задачи будет измеряться следующими показателями прямых результатов:

Показатели прямых результатов	Источник информации	ед. изм.	Ответственные исполнители	2014 (оценка)	2015	2016	2017	2018	2019
Доля сокращенных аварийных школ, школ, ведущих занятия в три смены, от их общего количества	Данные МОН	%	МОН	21	35	80	100		
Охват дошкольным воспитанием и обучением детей в возрасте от 3 до 6 лет	Данные МОН	%	МОН	78,6	81,1	82,7	87,5	90	100
Количество подготовленных кадров в профильной магистратуре 11 базовых вузов для приоритетных отраслей ГПИИР	Данные МОН	ед.	МОН				1900	2800	3500
Количество партнеров в лице ведущих зарубежных научных		ед.	МОН		1	2	3	6	6

парков, компаний и международных финансовых организаций ¹	Данные МОН									
Количество научных проектов, реализованных в рамках программно-целевого и грантового финансирования АО "Назарбаев Университет" ¹	Данные МОН	ед.	МОН	5/20	7/22	7/22	7/22	10/40	10/40	
Количество зарегистрированных научных программ, выполняемых на базе лабораторий коллективного пользования	Данные МЗСР	ед.	МЗСР	5	8	10	13	15	18	

¹ Мероприятия будут уточняться в соответствии с Законом Республики Казахстан "О республиканском бюджете" на соответствующий год исходя из возможностей бюджета

7. Повышение конкурентоспособности субъектов предпринимательства.

Достижение данной задачи будет измеряться следующими показателями прямых результатов:

Показатели прямых результатов	Источник информации	ед. изм.	Ответственные исполнители	2014 (оценка)	2015	2016	2017	2018	2019
Объем продукции, произведенной субъектами предпринимательства, получившими поддержку в рамках Программы	Данные АО "НУХ Байтерек"	млрд тенге	МНЭ, АО "НУХ Байтерек"		224	313	344	350	351
Количество новых рабочих мест, созданных субъектами предпринимательства, получившими поддержку в рамках Программы	Данные АО "НУХ Байтерек"	ед.	МНЭ, АО "НУХ Байтерек"		7922	19786	21247	21539	21597

8. Поддержка отечественного машиностроения (производство автомобилей, вертолетов "Еврокоптер" и пассажирских вагонов "Тулпар Тальго").

Достижение данной задачи будет измеряться следующими показателями прямых результатов:

Показатели прямых результатов	Источник информации	ед. изм.	Ответственные исполнители	2014 (оценка)	2015	2016	2017	2018	2019
Объем продаж автомобилей в рамках Программы	Данные АО "НУХ Байтерек"	штук	АО "НУХ Байтерек", МИР		1500	2000	650	800	950
Охват территории Республики Казахстан авиационной поддержкой с использованием отечественных вертолетов	Данные АО "НУХ Байтерек"	%	МИР, АО "НУХ Байтерек"	62					

Пассажирооборот в железнодорожном транспорте за счет Программы	Данные АО "НК "КТЖ"	млн. пасс-км	МИР, АО "НК "КТЖ", АО "НУХ "Байтерек"					150	150	150
--	---------------------	--------------	---------------------------------------	--	--	--	--	-----	-----	-----

9. Поддержка экспорта.

Достижение данной задачи будет измеряться следующим показателем прямых результатов:

Показатели прямых результатов	Источник информации	ед. изм.	Ответственные исполнители	2014 (оценка)	2015	2016	2017	2018	2019
Объем несырьевого экспорта предприятий, получивших поддержку в рамках Программы	Данные АО "НУХ Байтерек"	млрд. тенге	МИР, АО "НУХ Байтерек"		21,7	105	105	105	105

10. Повышение конкурентоспособности субъектов АПК.

Достижение данной задачи будет измеряться следующими показателями прямых результатов:

Показатели прямых результатов	Источник информации	ед. изм.	Ответственные исполнители	2014 (оценка)	2015	2016	2017	2018	2019
Производительность труда в сельском хозяйстве	Данные КС МНЭ РК	тыс. тенге	МСХ	572,8	750	990	1050	1100	1300

11. Обеспечение инфраструктурой проектов Единой программы поддержки предпринимательства "Дорожная карта бизнеса-2020"

Достижение данной задачи будет измеряться следующими показателями прямых результатов:

Показатели прямых результатов	Источник информации	ед. изм.	Ответственные исполнители	2014 (оценка)	2015	2016	2017	2018	2019
Обеспеченность инфраструктурой индустриальных зон	Данные МНЭ	%	МНЭ, МИО		100	100			
Обеспечение инфраструктурой проектов предпринимателей	Данные МНЭ	Ед.	МНЭ, МИО		42	27			

12. Обеспечение безопасности качества продукции через развитие лабораторных баз.

Достижение данной задачи будет измеряться следующим показателем прямых результатов:

Показатель прямых результатов	Источник информации	ед. изм.	Ответственные исполнители	2014 (оценка)	2015	2016	2017	2018	2019
Охват требований технических регламентов Таможенного союза	Данные МИР	Количество ТР ТС	МИР, МНЭ, МВД, МСХ	18	20				

13. Обеспечение изученности территории Казахстана с оценкой прогнозных ресурсов.

Достижение данной задачи будет измеряться следующим показателем прямых результатов:

Показатели прямых результатов	Источник информации	ед. изм.	Ответственные исполнители	2014 (оценка)	2015	2016	2017	2018	2019
Объем прогнозных ресурсов:	Данные МИР		МИР						
золота		тонн					105		
меди		млн. тонн					1,3		
полиметаллов		млн. тонн					3,5		

”;

в разделе "5. Основные направления, пути достижения поставленных целей и соответствующие меры":

подраздел "5.1. Развитие транспортно-логистической инфраструктуры" изложить в следующей редакции:

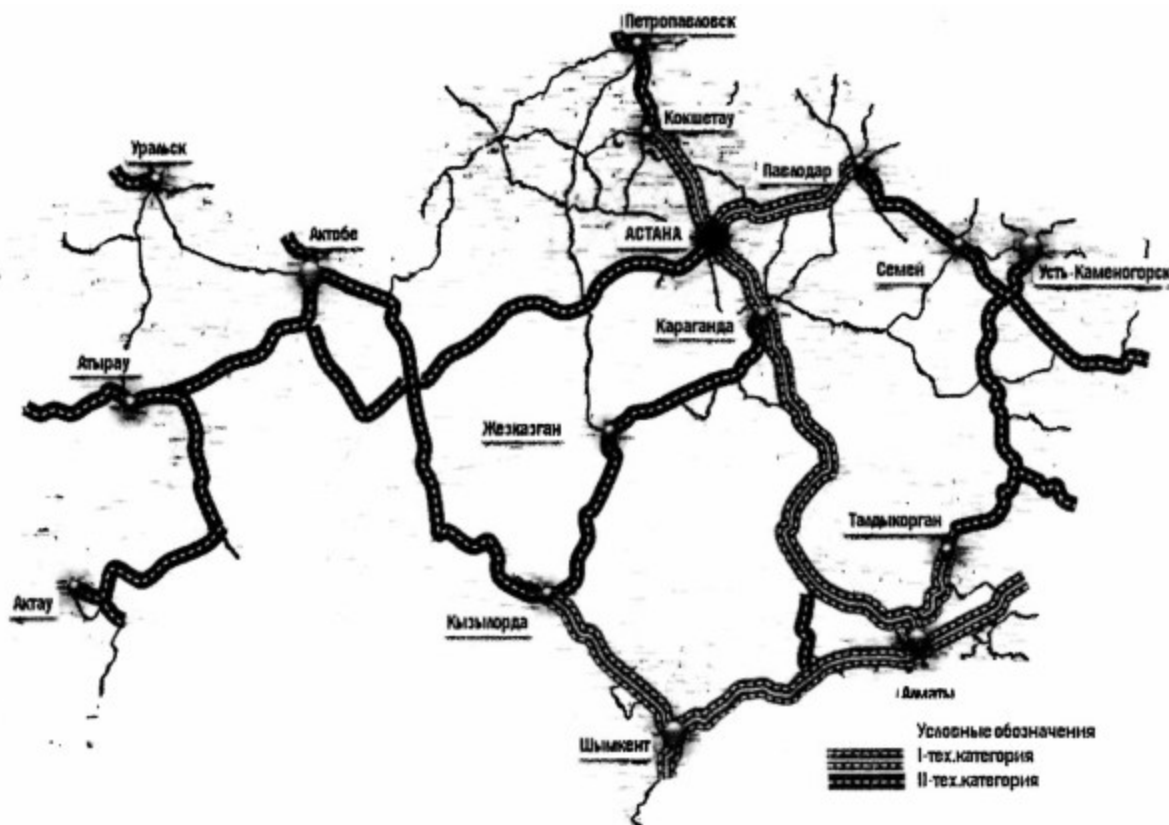
"5.1. Развитие транспортно-логистической инфраструктуры

1. Развитие автомобильных дорог

С целью повышения уровня развития макрорегионов, в том числе городов-хабов, в рамках данной Программы предусмотрены меры по сокращению физических и "экономических расстояний" между регионами, в первую очередь между формирующимися городами-хабами, которые улучшат инфраструктурную обеспеченность, доступность транспортных коммуникаций внутри макрорегионов и их связь с окружающими районами и ключевыми рынками.

Для создания эффективной межрегиональной сети автодорог, связывающих Астану с регионами по "лучевому" принципу, в период с 2015 по 2020 годы будет построено и реконструировано более 8 тыс. км 1-ой и 2-ой категорий автомобильных дорог.

Реализуемые в рамках Программы проекты



Учитывая особенности и перспективы формирования системы пространственного развития Казахстана по "лучевому" принципу, будут реализованы следующие проекты:

Проект "Центр-Юг" по направлению "Астана - Караганды - Балхаш - Алматы" позволит соединить два крупных хаба - Астану и Алматы через города Караганды и Балхаш и, соответственно, центрально-восточный макрорегион с южным, даст толчок к расширению возможностей транзитного потенциала приграничных территорий, увеличению экспорта на внешние рынки, повышению качества транспортно-логистических услуг. Автомобильная дорога будет переведена в 1-ую техническую категорию с цементно- и асфальтобетонным покрытием. Среднесуточная интенсивность по данному направлению составляет свыше 10 тыс.авт/сут. Учитывая экономическую значимость данного направления, которое обеспечит качественное соединение южного региона с центром, севером и востоком, в перспективе ожидается рост интенсивности автотранспортных средств до 15 тыс.авт/сут в связи с ростом населения в городах-хабах. Проект будет завершен в 2021 году.

Проект "Центр-Восток" по направлению "Астана - Павлодар - Семей - Калбатау - Усть-Каменогорск" предполагает обеспечить качественную транспортную связь между городами Астаной и Усть-Каменогорском через населенные пункты Павлодар и Калбатау, что будет способствовать привлечению транзитных грузов, экспорту отечественных товаров, развитию

туристского кластера. Автомобильная дорога будет переведена в 1-ую и 2-ую технические категории с цементно- и асфальтобетонным покрытием. Наибольшая среднесуточная интенсивность приходится на участок Астана - Павлодар (свыше 9 тыс. авт/сут), на участке Павлодар - Семей - Калбатау - Усть-Каменогорск среднесуточная интенсивность составляет свыше 5 тыс.авт/сут. Проект будет завершен в 2020 году.

Проект "Центр-Запад" по направлению "Астана - Аркалык - Торгай - Иргиз - Шалкар - Кандыагаш" с примыканием к дороге "Актобе - Атырау - Астрахань" соединит Астану с западными регионами, тем самым будут созданы условия для увеличения грузооборота между центральными и западными регионами, их кооперации, интеграции перевозок автомобильного, морского и железнодорожного транспорта, откроются новые рынки для отечественных товаров через казахстанские морские порты. Автомобильная дорога будет по отдельным участкам переведена во 2-ую техническую категорию с асфальтобетонным покрытием, среднесуточная интенсивность в перспективе составит до 9 тыс.авт/сут. Проект будет завершен в 2021 году.

Наряду с завершением строительства международного транспортного коридора "Западная Европа - Западный Китай" будут реализованы в 2016-2019 годах проекты по строительству и реконструкции следующих автомобильных дорог: Алматы - Усть-Каменогорск, Астана - Петропавловск - гр.РФ, Кызылорда - Жезказган - Караганды - Павлодар, Ушарал - Достык, Уральск - Каменка, Актобе - Атырау - Астрахань, Жетыбай - Жанаозен - гр.Туркменистана, Мерке - Бурылбайтал, Омск - Павлодар - Майкапшагай, Жезказган - Петропавловск, Бейнеу - Акжигит - гр.Узбекистана, Таскескен - Бахты, Щучинск - Зеренда, Усть-Каменогорск - Катон-Карагай - Рахмановские ключи, Юго-западный обход г. Астаны, Костанай-Карабутак, Узынагаш - Карасай батыр.

Кроме того, для увеличения объемов международных автомобильных перевозок и обеспечения качественной пропускной способности будут созданы дополнительные "ворота" на границе с Китайской Народной Республикой - автомобильный пункт пропуска "Нурлы Жол", который будет вторым автомобильным пунктом пропуска на казахстанско-китайской границе. "Нурлы Жол" станет своего рода приграничной "точкой" взаимодействия государственных и частных партнеров в укреплении транспортно-логистического потенциала страны, что в дальнейшем послужит модельной формой для развития полноценных транспортно-логистических кластеров по всей республике.

Будут также реализованы проекты ГЧП в автодорожной отрасли, в том числе при строительстве объездных дорог городов Алматы (БАКАД), Шымкента и других крупных городов, расположенных на транзитных направлениях.

Реализация проектов будет осуществляться совместно с международными финансовыми организациями (далее - МФО) для освоения лучшего международного опыта, улучшения качества услуг и привлечения современных технологий в сектор автодорожного строительства.

Сохранность уже построенных автомобильных дорог и реконструкция автомобильных дорог республиканского значения в рамках настоящей Программы соединят макрорегионы в единую целостную систему качественным автомобильным сообщением, это позволит сблизить и взаимно развивать макрорегионы и города-хабы, а также облегчить трудовую миграцию и создаст комфортные условия для передвижения граждан.

Для улучшения состояния республиканской сети необходимы увеличение объемов финансирования по содержанию не менее чем в 3 раза, а также расширение охвата ремонтом дорог с 1 тыс. км до 3,5 тыс. км в год.

При этом, для повышения эффективности расходов на содержание и ремонт дорог необходимо перейти на новые формы контрактов по бездефектному содержанию или ориентированных на результат.

Главной отличительной чертой данных контрактов является переход от количественного учета объема работ к качественным показателям состояния дороги, при этом подрядчик имеет право самостоятельно определять последовательность и технологии выполнения работ.

Эффект от реализации проектов будет достигнут за счет экономической выгоды от сокращения транспортных издержек в себестоимости продукции для каждого региона страны, связанных между собой по "лучевому" принципу, увеличения скорости межрегиональных перевозок и, соответственно, сокращения потери времени в пути и эксплуатационных издержек пользователей дорог, а также снижения количества ДТП. В период инвестиционной фазы проектов будет создано около 200,0 тыс. рабочих мест.

С улучшением сети автомобильных дорог и увеличением интенсивности автотранспортных средств растет потребность в качественных услугах придорожного сервиса для пользователей автомобильных дорог.

В этой связи планируется развивать придорожный сервис, соответствующий Национальному стандарту Республики Казахстан "Дороги автомобильные общего пользования. Требования к объектам дорожного сервиса и их услугам", путем строительства объектов сервиса вдоль автомобильных дорог международного и республиканского значения.

До 2020 года планируются строительство, преобразование или доукомплектование 260 объектов сервиса, которые будут соответствовать Национальному стандарту "Дороги автомобильные общего пользования. Требования к объектам дорожного сервиса и их услугам":

1) 31 объект сервиса планируется финансировать за счет республиканского бюджета, в том числе в рамках проектов по направлениям "Центр - Юг", "Центр - Восток", "Центр - Запад", а также других проектов реконструкции автодорог;

2) 229 объектов сервиса планируется построить, преобразовать или доукомплектовать в комплексные объекты сервиса путем привлечения сетевых бизнес-структур, в том числе субъектов крупного предпринимательства и заинтересованных инвесторов.

При этом, для повышения заинтересованности частного сектора будут утверждена схема расположения перспективных объектов сервиса вдоль автомобильных дорог международного и республиканского значения, а также рассмотрена возможность упрощения процедур выдачи разрешительных документов, подвода инженерных коммуникаций к строящимся и планируемыми объектам сервиса местными исполнительными органами.

В рамках развития автодорожной отрасли будет рассмотрена возможность внедрения платности на 7 тыс. км автодорог республиканского значения до 2020 года. Контроль за созданием и эксплуатацией платных автомобильных дорог (участков) осуществляется уполномоченным государственным органом по автомобильным дорогам.

Будет рассмотрена возможность организации платного движения на автомобильных дорогах I, II и III технических категорий на участках международного коридора "Западная Европа - Западный Китай", Астана - Темиртау, Астана - Павлодар, Алматы - Талдыкорган, гр.РФ. - Уральск - Актобе, Атырау - Актау, Гр. РФ (на Омск) - Павлодар, Петропавловск - Щучинск, Костанай - Атбасар - Астана.

Учитывая разветвленную сеть автомобильных дорог, низкую плотность населения, мировой опыт, а также в целях снижения объема необходимых инвестиций планируется рассмотреть возможность внедрения открытой системы взимания платы.

В целях сокращения и предотвращения дорожно-транспортных происшествий с участием пешеходов на автодорогах, будет предусмотрено устройство надземных и подземных пешеходных переходов вблизи населенных пунктов на автомобильных дорогах республиканского значения.

Для обеспечения безопасного движения автотранспортных средств на автомобильных дорогах республиканского значения во всех проектах строительства и реконструкции автодорог предусмотрены освещение подъездных дорог к населенным пунктам и транспортных развязок. Также при въезде на платную дорогу и на промежуточных арках будут установлены

метеодатчики, информационное табло, решающие задачи мониторинга и управления дорожным движением, уведомления водителей о дорожных условиях

Кроме того, в рамках содержания автомобильных дорог республиканского значения на аварийно-опасных участках автодорог ежегодно осуществляются работы по замене и установке дорожных знаков, по устройству шумовых полос и ограждений.

2. Развитие железнодорожного сектора и логистики

Развитие и дальнейшая диверсификация транспортных коридоров обусловлены необходимостью наращивания транзитного грузооборота, где контейнеризация перевозок играет важную роль. Основной задачей на ближайший период будет являться создание конкурентоспособных условий сухопутного маршрута по сравнению с морским, где стоимость и время доставки являются основными преимуществами.

Для обеспечения экономической эффективности трансказахстанских коридоров важно присутствие отечественных компаний как в местах зарождения торговых потоков, так и в формировании обратной загрузки через прямое или косвенное владение объектами транспортно-логистической инфраструктуры. Для этого будут созданы современная сеть транспортно-логистических центров как внутри страны, так и за рубежом, а также продолжена работа по ликвидации "узких мест" и увеличению мощности железнодорожной инфраструктуры.

Используя европейский опыт, опорная часть системы будет базироваться в сети транспортно-логистических центров, из которых наибольшее значение будут иметь Восточные ворота - Хоргос и Достык, Западные ворота - порт Актау и Курык, и транспортно-логистические центры в регионах.

В целях повышения пропускной способности линии, используемой на транзитных перевозках по направлению Китай - страны Центральной Азии, начато строительство вторых путей на участке "Алматы-1 - Шу" протяженностью 110 км со сроком реализации в 2017 году. Данная линия повысит привлекательность казахстанского маршрута для иностранных грузоотправителей за счет сокращения сроков доставки и, соответственно, снижения транспортных расходов.

В 2015 году построена новая железнодорожная линия Боржакты - Ерсай протяженностью 14 км, которая позволила соединить перспективный паромный комплекс Курык с железнодорожной магистралью и в дальнейшем позволит обслуживать строящиеся производства, такие как судостроительный/судоремонтный завод, завод металлоконструкций и иные объекты, планируемые к размещению в непосредственной близости с территорией порта Курык.

До конца 2016 года планируется ввод в постоянную эксплуатацию железнодорожной линии "Жезказган - Бейнеу", которая свяжет между собой центр и запад страны. Ввод данной магистрали обеспечит формирование кратчайшего железнодорожного сообщения из Центрального Казахстана в порт Актау, до границы с Туркменистаном и в страны Персидского залива и сформирует основной каркас железных дорог страны.

К 2020 году железнодорожный вокзал г. Астаны может не справиться с обслуживанием быстрорастущего населения столицы. В этой связи, в целях развития железнодорожного узла г. Астаны, создания благоприятных и комфортных условий для пассажиров начата реализация проекта "Развитие железнодорожного узла Астаны, включая строительство вокзального комплекса" за счет собственных средств АО "НК "КТЖ". Пропускная способность нового вокзала рассчитана на 35 тыс. пассажиров в сутки, что в совокупности с действующим вокзалом полностью покрывает потребность в обслуживании столичного пассажиропотока в долгосрочной перспективе, в том числе с учетом планируемого количества посетителей Международной специализированной выставки "ЭКСПО-2017". Завершение строительства нового вокзала запланировано на май 2017 года. При этом реализация проекта требует значительного объема инвестиций. Основываясь на международной практике, реализация таких крупных инфраструктурных проектов, являющихся социальнозначимыми и направленными на достижение стратегических целей страны, производится путем финансирования из различных источников. В этой связи, при строительстве нового вокзала будет рассмотрена возможность применения дополнительных мер поддержки.

В целях обновления пассажирских вагонов для обеспечения социально значимых перевозок в 2016 - 2017 годах АО "НК "КТЖ" за счет привлечения заемных средств планируется закупить порядка 223 новых пассажирских вагонов, в том числе доступных для инвалидов. Привлечение заемных средств будет осуществляться на основе разработанного нового механизма субсидирования железнодорожных пассажирских перевозок по социально значимым сообщениям.

Внешняя терминальная сеть будет сформирована преимущественно на существующих торговых направлениях между Азией и Европой в морских и "сухих" портах прикаспийских стран, Черноморского и Балтийского бассейнов, в Китае, России, странах ЕС, Персидского залива.

Основная транзитная ось данной системы будет проходить с Ляньюньган/Чунцин/Урумчи, далее через Достык/Алтынколь (Хоргос) и в Россию/Беларусь/Украину/Прибалтику, страны Европы.

Запуск регулярных контейнерных поездов будет основным результатом эффективной консолидации и де-консолидации груза, используя создаваемую сеть транспортно-логистических центров и расширение горизонтов международного сотрудничества.

В целях сокращения расходов важно рассматривать всю цепочку доставки как единую и целостную логистическую систему. Для этого будут консолидированы логистические услуги в одном месте (предпочтительно в транспортно-логистических центрах), что позволит формировать общую стоимость на протяжении всего пути доставки единым оператором, исключая двойную добавочную стоимость при перевозке разными перевозчиками раздельно. Это будет достигнуто путем дальнейшего развития смешанных (мультимодальных) перевозок в стране.

Будет также продолжена работа по налаживанию международных отношений с мировыми партнерами, являющимися перевозчиками и непосредственными производителями перевозимых товаров. Это позволит обеспечить полную загрузку транспортных средств в двух направлениях, что снизит стоимость транспортной составляющей.

Однако, учитывая то, что основным грузом казахстанского происхождения является продукция сельского хозяйства и недропользования, цена для конечного потребителя зависит не только от транспортных расходов, она изменяется в зависимости от цен на мировом рынке. Для этого необходимо приложить усилия по снижению себестоимости грузов путем увеличения производительности производства, так как в совокупной стоимости продукции логистические затраты занимают меньшую долю.

Получение наибольшего эффекта от имеющейся транспортной инфраструктуры возможно при работе логистики как единого механизма, объединяющего управляемую цепь поставок и условия для выполнения логистических задач.

Особое внимание должно быть уделено управлению транспортной инфраструктуры, повышению уровня сервиса, устранению барьеров, а также внедрению методов эффективного риск-менеджмента, упрощению таможенных процедур и переходу на электронную таможню.

Оказание услуг в транспортной сфере должно быть максимально приближено к принципу 5С - сервис, скорость, стоимость, стабильность и сохранность, что обеспечит развитие основных транзитных направлений и становление мультимодального транзитного коридора. При этом в 2017 году будет проведена работа по сбору и анализу необходимой статистической информации в сфере

услуг в транспортной сфере для последующего определения показателей, по результатам которой в Программу будут включены соответствующие показатели с 2018 года.

В этой связи, в целях повышения эффективности управления транспортной инфраструктурой и оперативного решения задач по развитию транзита и логистики проводится ускоренное развитие внутренней и внешней терминальной сети в центрах консолидации и дистрибуции грузопотоков.

Для этого, будут созданы транспортно-логистические центры как внутри Казахстана (г.г. Астана "2-ая очередь", Шымкент, Актобе, Костанай, Павлодар, Актау, Атырау, Уральск, Семей), так и за ее пределами (КНР, РФ, Литва, Иран, Индия).

За пределами Казахстана планируется строительство международной логистической зоны ШОС в г. Ляньюньган, по другим внешним проектам транспортно-логистических центров ведутся маркетинговые исследования и переговоры с заинтересованными инвесторами по участию в проектах.

Кроме этого, внедрена целевая модель организации управления железнодорожной отраслью. Для этого перевозочная деятельность и магистрально железнодорожная сеть разделена и включает три вида деятельности:

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

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, а также осуществлять маневровые работы.

Операторы вагонов будут взаимодействовать с АО "НК "КТЖ" (национальным перевозчиком грузов и оператором магистральной железнодорожной сети) и клиентами путем заключения соответствующих договоров в установленном законодательством порядке.

Доступ к услугам железнодорожной инфраструктуры и осуществление перевозки грузов частными перевозчиками будут дополнительно пересматриваться по мере решения вопросов гармонизации законодательства в рамках ЕАЭС и изменения экономической политики в отношении системы

государственного субсидирования убытков от организации железнодорожных пассажирских перевозок и государственного ценового регулирования перевозочной деятельности.

Таким образом, будет создана оптимальная структура железнодорожного транспорта, способствующая развитию перевозчиков и обеспечению недискриминационного доступа к услугам инфраструктуры.

В целях эффективного развития и поддержания конкурентоспособности в условиях глобальной конкуренции с другими видами транспорта АО "НК "КТЖ" принимаются меры по расширению комплекса услуг, включая функцию таможенного перевозчика и уполномоченного экономического оператора в рамках нового таможенного законодательства Евразийского экономического союза.

Для обеспечения оптимальной тарифной модели на железнодорожном транспорте будут разработаны рекомендации по совершенствованию системы формирования и регулирования тарифов на услуги магистральной железнодорожной сети и новой методологии тарифообразования на услуги магистральной железнодорожной сети. Новые прогрессивные подходы в сфере железнодорожного транспорта позволят сформировать оптимальную модель тарифного регулирования услуги магистральной железнодорожной сети, структурировать и сбалансировать затраты и доходы от оказания услуг, а также обеспечить надлежащее качество оказываемых услуг.

В целях дальнейшего развития рынка грузоперевозок и повышения конкурентоспособности отечественных компаний будет проработан вопрос выведения услуг оперирования грузовых вагонов и аренды грузовых вагонов из-под государственного ценового регулирования.

Между тем сохраняется дифференциация тарифов по родам грузов в зависимости от номенклатуры перевозимых грузов и объемов перевозок.

Следовательно, существующая система установления тарифов на услуги магистральной железнодорожной сети и перевозку грузов свидетельствует о наличии неравных условий доступа к услугам магистральной железнодорожной сети национального перевозчика грузов относительно частных перевозчиков, подстраивающихся под клиента, проводящих гибкую ценовую политику, предлагающих лучшие условия.

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 магистральной железнодорожной сети останутся регулируемые государством.

Снижение нарушений безопасности движения поездов будет реализовываться за счет усиления контроля в сфере безопасности на железнодорожном транспорте и приведения законодательной базы по вопросам безопасности движения в соответствие с требованиями Технических регламентов ЕАЭС.

Кроме того, планируемая работа по обновлению парка железнодорожного подвижного состава, модернизации магистральной железнодорожной сети (капитальный ремонт и содержание пути, средств связи, электроснабжения и др.), ужесточению требований к качеству продукции и услуг для нужд железнодорожного транспорта будет способствовать снижению нарушений безопасности на железнодорожном транспорте.

3. Развитие автомобильного транспорта

В целях улучшения и создания дополнительной инфраструктуры пассажирских автоперевозок по обеспечению охвата населенных пунктов регулярными автобусными сообщениями местными исполнительными органами будет проведена работа по строительству новых автовокзалов и автостанций в городах и районных центрах, пунктов обслуживания пассажиров в населенных пунктах (села, аулы), не имеющих автостанций, в том числе с учетом доступности для маломобильных групп населения.

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 повысит мобильность населения.

В период 2015 - 2019 годы местными исполнительными органами будут построены 8 автовокзалов, 36 автостанций и 124 пунктов обслуживания пассажиров.

Дальнейшие меры по увеличению конкурентоспособности отечественных перевозчиков позволят увеличить долю отечественных перевозчиков на международном рынке грузоперевозок до сорока семипроцентного уровня к 2019 году. Для этого будут приняты меры по усилению контроля проезда иностранных автотранспортных средств 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, будет обеспечиваться недопущение снижения доли отечественных перевозчиков на рынке международных грузоперевозок.

Немаловажным является дальнейшее расширение географии перевозок грузов путем заключения межправительственных соглашений с иностранными

государствами и участия в международных договорах в области автомобильного транспорта.

4. Развитие водного транспорта

Многофункциональность паромной транспортной системы позволит увеличить товароборот с соседними прикаспийскими государствами (Иран, Азербайджан) для обеспечения грузами, необходимыми для западного региона страны, таких как товары народного потребления, оборудование, строительные материалы и т.д.

Реализация проекта паромной переправы в порту Курык с завершением первой очереди в 2016 году откроет возможность организовать морскую транспортировку генеральных и наливных грузов без расходов по перевалке в портах отправления и назначения с диверсификацией маршрутов экспорта нефти и нефтепродуктов казахстанских грузоотправителей.

В результате у Казахстана появится два полноценных морских порта. Общая пропускная способность через казахстанские порты на Каспийском море составит порядка 23,5 млн. тони к 2020 году, в том числе паромный комплекс Курык сможет обеспечить объем перевалки до 4 млн. тонн грузов.

Для безопасного плавания в акватории морских портов Актау и Курык до 2020 года будет проработан вопрос создания навигационных систем, в задачи которых будут входить управление движением судов и координация поисково-спасательной деятельности.

В условиях создания комплекса транспортно-логистической цепочки планируется продолжить наращивание сухогрузного и торгового флота. В частности, к 2020 году будет рассмотрена возможность приобретения 2 сухогрузов и 2 паромов. Тем самым доля в морской перевозке сухих и паромных грузов из портов Казахстана будет увеличена до 30 % к 2020 году.

При этом техническую годность судов планируется обеспечить судостроительно-судоремонтным заводом в порту Курык, ввод которого ожидается к 2020 году.

Планируется обеспечить управление данными судами казахстанскими моряками. Для этих целей система подготовки моряков будет приведена в соответствие с международными стандартами и к 2020 году планируется снизить дефицит граждан в составе казахстанских судов до 35 %.

Для обеспечения конкурентоспособности торгового флота необходимо привести систему безопасности отрасли до уровня современных требований Международной морской организации (ИМО), в том числе за счет создания в морских портах навигационных систем управления движением судов.

Для развития перевозок по внутренним водным путям необходимо продолжение мер, направленных на усиление безопасности речных перевозок.

Для этих целей планируется обновить 10 судов технического флота, которыми обеспечиваются безопасные габариты судового хода, и принять меры по реконструкции судоходных шлюзов. В целом к 2020 году реализуемые меры позволят довести объемы перевозки по внутренним водным путям до 1,4 млн. тонн.

Для повышения уровня безопасности на водном транспорте необходимы:

1) поэтапное обновление служебного водного транспорта Комитета транспорта Министерства по инвестициям и развитию Республики Казахстан, осуществляющего контрольно-надзорную деятельность;

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

Организация эффективного контроля за обеспечением безопасности на водном транспорте является одной из составляющих по обеспечению высокого уровня развития отрасли.

5. Развитие гражданской авиации

В целях увеличения пропускной способности аэропортов и снятия ограничений с операционной деятельности авиакомпаний будут реализованы инфраструктурные проекты, которые позволят привести аэропорты в соответствие с международными стандартами ИКАО, повысить безопасность полетов, качество обслуживания, а также принимать современные типы воздушных судов.

Так, в 2015 года начата реконструкция пассажирского терминала аэропорта города Астаны с завершением в 2017 году. Проектом предусмотрены расширение существующего пассажирского терминала и доведение пропускной способности с 750 пасс/час до 1750 пасс/час или до 7 млн. пассажиров в год, что обеспечит комфортное обслуживание гостей и участников международной выставки ЭКСПО-2017.

В 2016 году будет завершена реконструкция ВПП аэропорта города Петропавловска, планируется провести работы по расширению и удлинению искусственной ВПП, установке светосигнального оборудования и строительству аварийно-спасательной станции.

Также, в целях повышения уровня авиационной безопасности и безопасности полетов, улучшения инвестиционной привлекательности, повышения конкурентоспособности казахстанских авиакомпаний и аэропортов, будет продолжена работа по утверждению предельных уровней тарифов со сроком пять и более лет с учетом инвестиционных программ на регулируемые услуги аэропортов.

Ранее при ежегодном изменении тарифов динамику их роста было сложно спрогнозировать и, соответственно, инвесторы сталкивались с риском непредсказуемого роста уровня тарифов при реализации инвестиционного проекта.

Новая тарифная политика в сферах естественных монополий по переходу субъектов естественных монополий на предельные тарифы со сроком пять и более лет является инвестиционно-ориентированной. В ней гармонизированы все принятые ранее планы и программы по модернизации отраслей и тарифообразованию.

Предсказуемость тарифов на услуги аэропортов в течение долгосрочного периода их действия позволит стимулировать коммерциализацию проектов в отрасли гражданской авиации, а также привлечение средств международных финансовых организаций и их возвратность.

Реализация вышеуказанных мероприятий позволит удовлетворить растущую потребность населения в авиаперевозках, улучшить качество обслуживания пассажиров, а также обеспечить безопасность полетов и авиационную безопасность.

Кроме того, развитие малой авиации становится важной сферой отрасли гражданской авиации для обеспечения доступа населения удаленных населенных пунктов к крупным центрам агломераций, решения экстренных потребностей, а также проведения авиационно-химических сельскохозяйственных работ. Для этого в дальнейшем будут приняты меры для развития аэродромов для местных воздушных линий с возможностью приема воздушных судов от 10 до 50 тонн.

В целях повышения потенциала авиатранзита будет внедрен стандарт безбумажного документооборота по грузовым авиаперевозкам "e-freight", что позволит обеспечить упрощение процедур и ускорить процессы обработки авиагрузов. Стандарт "e-freight" требует интеграции информационных систем всех участников грузоперевозок (отправители, получатели, авиакомпания, аэропорты, грузовые агенты, таможенные органы) и будет осуществлен в рамках сервисной модели информатизации государственных органов через приобретение готовых сервисов на рынке услуг согласно законодательству Республики Казахстан.

6. Снижение административных барьеров на транспорте

Для внедрения эффективного механизма взаимодействия между государственными органами и участниками внешнеэкономической деятельности в рамках реализации 38-го шага Плана нации "100 конкретных шагов" - пяти институциональных реформ будет реализован проект по внедрению принципа "Единого окна".

В целях введения информационной системы электронного декларирования товаров при экспорте и импорте и исключения практики представления информации на бумажных носителях будет внедрена автоматизированная система таможенной очистки товаров и введены электронные сопроводительные накладные на товары (СНТ) при импорте всех товаров и их перемещении по территории республики с одновременной отменой бумажной формы ТТН.

Это позволит внедрить передовые методики управления рисками и пост-аудит, оптимизировать таможенные процедуры и сократить административные и временные издержки участников внешнеэкономической деятельности. Также введение электронных СНТ позволит оптимизировать процедуру оформления перевозки грузов, повысить качество совместного контроля уполномоченных государственных органов за ввозом товаров и дальнейшим их перемещением.

Будут созданы координационные комитеты (консорциумы) собственниками магистральных и терминальных инфраструктур и транспортными компаниями для своевременного принятия решений по привлечению дополнительных грузопотоков и проведения согласованной тарифной политики с учетом норм законодательства Республики Казахстан в области защиты конкуренции.

Всего до 2019 года будет рассмотрена возможность проведения модернизации 24 пунктов пропуска, в том числе 11 автомобильных, 12 воздушных и 1 железнодорожного.

Реализация проекта будет способствовать противодействию теневой экономике, снижению уровня коррупции в пунктах пропуска, прозрачности и автоматизации таможенных процессов, исключению до минимума контакта участников внешнеэкономической деятельности с должностными лицами контролирующих органов, снижению издержек для бизнеса, увеличению поступлений таможенных платежей в ближайшей перспективе на 20-30 %, в долгосрочной перспективе на 50 %.

Вместе с тем, так как дороги от линии государственной границы до пунктов пропуска (нейтральная полоса) находятся в неудовлетворительном состоянии, будет проработан вопрос строительства и реконструкции подъездных дорог для возможности перестроения транспортных средств до въезда на территорию в автомобильные пункты.

В 2016-2017 годы планируется установка 18 систем взвешивания в девяти регионах Казахстана (Карагандинская, ВКО, Кызылординская, ЗКО, Актюбинская, Мангистауская, Атырауская, Акмолинская, Жамбылская области), которые будут охватывать все шесть международных коридоров.

Для повышения эффективности и прозрачности транспортного контроля и увеличения количества специальных автоматизированных измерительных

средств на наиболее интенсивных участках автомобильных дорог республиканского значения в настоящее время подготавливаются проектно-изыскательные работы на установку дополнительных 25 САИС в 2017-2018 годы. Всего до конца 2019 года будет рассмотрена возможность установки 68 систем взвешивания.

В настоящее время большую актуальность приобретают комплексные системы, позволяющие объединить разрозненные информационные ресурсы для повышения их эффективности.

В целях сокращения административных барьеров, развития конкуренции и повышения эффективности управления транспортной инфраструктурой планируется создать интеллектуальную транспортную систему (далее - ИТС) с применением достижений в аэрокосмической отрасли, а именно имеющих 4-х казахстанских спутников.

Проект ИТС планируется реализовать в 2017-2020 годах по методу государственного-частного партнерства с возможностью привлечения инвестиций.

ИТС будет включать в себя комплекс взаимосвязанных автоматизированных систем (камеры видеонаблюдения, метеодатчики, информационное табло и т.д.), решающих задачи мониторинга и управления дорожным движением, уведомления водителей о дорожных условиях и электронной оплаты услуг.

Повышение прозрачности деятельности транспортной системы, а именно внедрение информационных ресурсов и систем в транспортной отрасли повысят привлекательность сухопутного пути транспортировки грузов для иностранных получателей грузов и перевозчиков.

Таким образом, внедрение ИТС создаст благоприятные условия для развития транзитного потенциала страны, повышения качества обслуживания населения и безопасности.

Также внедрение системы экстренного вызова при авариях и катастрофах (далее - ЭВАК) направлено на снижение времени реагирования экстренных оперативных служб при ДТП на автомобильных дорогах и позволит увеличить результативность спасательных мероприятий.

Принцип работы системы предусматривает автоматическое информирование экстренных служб о ДТП.

После запуска системы ЭВАК оповещение экстренных служб о ДТП и его координатах будет производиться автоматически за счет достижения сокращения времени в среднем на 10 минут в городах для прибытия экстренной помощи.

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.

В целях создания условий по сокращению времени совершения таможенных операций, связанных с прибытием товаров на таможенную территорию Таможенного союза и их выпуском в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита, введено обязательное предварительное информирование:

с 17 июня 2012 года в отношении товаров, ввозимых на таможенную территорию Таможенного союза автомобильным транспортом;

с 1 октября 2014 года в отношении товаров, ввозимых на таможенную территорию Таможенного союза железнодорожным транспортом.

Наряду с введенными режимами предварительного информирования о товарах, ввозимыми автомобильным и железнодорожными транспортом, с 1 апреля 2017 года будет введено обязательное предварительное информирование о товарах, ввозимых воздушным транспортом.

Предварительная информация представляется таможенным органам не позднее чем за 2 часа до пересечения таможенной границы Таможенного союза исключительно в электронной форме с использованием web-порталов таможенных органов государств-членов Таможенного союза либо путем взаимодействия информационной системы таможенных органов и информационных систем заинтересованных лиц.

Также прорабатывается вопрос по принципиальным положениям и нормам проекта Решения "О введении обязательного предварительного информирования о товарах, ввозимых на единую таможенную территорию Таможенного союза морским транспортом".

Введение обязательного предварительного информирования, с одной стороны, позволяет минимизировать риск возникновения нарушений таможенного законодательства Таможенного союза и законодательства государств - членов Таможенного союза, а с другой стороны, ускоряет совершение таможенных операций за счет использования предварительной информации при регистрации прибытия товаров на таможенную территорию Таможенного союза и формирования электронной копии транзитной декларации, а также позволяет оптимизировать работу пунктов пропуска на границе.

Для ускоренного информационного обмена с таможенными органами Китая в настоящее время реализован пилотный проект по предварительному обмену информацией о товарах и транспортных средствах, перемещаемых через таможенные границы Республики Казахстан и Китайской Народной Республики. Эксперимент проводится на согласованных пунктах пропуска "Достык" (РК) - "Алашанькоу" (КНР) и "Хоргос" (РК) - "Хоргос" (КНР).

С учетом положительного результата пилотного проекта по предварительному обмену информацией о товарах и транспортных средствах, перемещаемых через таможенные границы Казахстан-Китай, будут приняты двусторонние меры по расширению состава передаваемых сведений с учетом актуализации передаваемых/получаемых сведений в части осуществления контроля и новых Правил по заполнению таможенной декларации Главного таможенного управления КНР.

По итогам готовности сторон будет определен срок ввода в промышленную эксплуатацию указанного проекта на всех пунктах пропуска казахстанско-китайской границы.

В целях развития системы электронного таможенного декларирования в настоящее время доработана информационная система ТАИС-2 и Web-декларант для обеспечения возможности подачи декларации на товары по таможенной процедуре экспорта товаров в электронном виде.

Кроме того, для обеспечения полной автоматизации процедур от момента предварительного информирования (до фактического перемещения товара) и до момента выпуска и посттаможенного контроля, т.е. полной цепочки действий по ввозу/вывозу/транзиту товаров, начаты работы по внедрению интегрированного таможенного компонента автоматизированной системы таможенного и налогового администрирования.

Автоматизированная система будет охватывать все таможенные процедуры и операции, интегрирована с налоговыми базами данных уполномоченного органа, а также создаст возможность осуществлять информационное взаимодействие с другими государственными органами РК и стран ЕАЭС.

Это позволит внедрить передовые методики управления рисками и пост-аудит, оптимизировать таможенные процедуры и сократить административные и временные издержки участников внешнеэкономической деятельности, также введение электронных СНТ позволит оптимизировать процедуру оформления перевозки грузов, повысит качество совместного контроля уполномоченных государственных органов за ввозом товаров и дальнейшим их перемещением.

Международный опыт показывает, что во многих развитых странах сложилась практика построения системы контроля посредством применения контроля на основе аудита (пост-таможенного контроля), позволяющей ускорить прохождение товарооборота и оптимизировать ресурсы таможенной службы (Например, в таможенных службах стран Сингапура, США, Японии, Южной Кореи, Италии).

Для эффективного проведения таможенного контроля с переносом акцента на проведение таможенного контроля на этап после выпуска товара будут приняты

меры для максимального приближения к основным принципам, определенным Киотской конвенцией об упрощении и гармонизации таможенных процедур и Рамочными стандартами обеспечения безопасности и облегчения мировой торговли.

Перенос процесса таможенного контроля на этап после выпуска товаров даст возможность:

использовать субъектоориентированную модель системы управления рисками;

перенести акцент таможенного контроля;

перенести акцент ответственности с должностного лица на декларанта;

четко выстроить механизм уровней риска.

Данные меры направлены на максимальное упрощение таможенной очистки и ускорения таможенного оформления, что позволит ускоренно осуществлять выпуск товаров, исчисляемый минутами, и повысить уровень доверия со стороны участников внешнеэкономической деятельности.

Для реализации подходов по переносу акцента будут внесены соответствующие изменения и дополнения в действующую нормативную базу и разработаны дополнительные правила.

Для рациональности использования ресурсов и времени процесса таможенной очистки будут приняты меры по перераспределению человеческих ресурсов, с учетом того, что возрастает нагрузка на этапе после выпуска товаров.

в подразделе "5.2. Развитие индустриальной инфраструктуры и инфраструктуры туризма";

части восемнадцатую, девятнадцатую, двадцатую, двадцать первую и двадцать вторую изложить в следующей редакции:

"В целях развития отрасли будут проработаны меры по дальнейшему развитию въездного и внутреннего туризма, включая меры по строительству инфраструктуры, увеличению доступности туризма, повышению инвестиционной привлекательности, снижению административных барьеров и совершенствованию модели управления туризмом. В части инфраструктуры и доступности будут реализованы мероприятия, направленные на удовлетворение спроса посетителей в качественном отдыхе в приоритетных курортных зонах Алаколь, Кендерли, Балхаш, ЩБКЗ а также рекреационных зонах Каркаралы, Баянауыл и др., определенных Концепцией туристской отрасли до 2020 года и 57-м шагом Плана нации "100 конкретных шагов".

Также, будут проработаны вопросы по ремонту и реконструкции автомобильных дорог, ведущих к ключевым природным достопримечательностям и объектам историко-культурного наследия, модернизации существующей железнодорожной инфраструктуры,

существующих и строительству новых аэропортов, открытию дополнительных авиарейсов, в том числе в сфере малой авиации.

Привлечение инвестиций в казахстанский туризм усложняется сезонностью (короткий летний сезон и длинный зимний период), отдаленностью от океана, а также привлекательностью других сфер, как рынок недвижимости и торговли. В рамках законодательных актов Республики Казахстан предусмотрены нормы по предоставлению преференции инвесторам, реализующим инвестиционно-приоритетные проекты в сфере туризма (преференции по налогам, инвестиционная субсидия). Вместе с тем, будут проработаны вопросы по предоставлению дополнительных мер государственной поддержки, снижению административных барьеров и внедрению особого правового режима для субъектов туристской отрасли, а также созданию привлекательных условий для инвесторов в данную отрасль.

Кроме того, для эффективного управления отраслью туризма и привлечения большего числа туристов пересматриваются подходы по управлению туризмом. В мире распространен опыт организаций по управлению дестинациями (Destination Management Organization), в функции которых входят маркетинг, разработка турпродуктов, продвижение выставочных и спортивных сооружений, промоушн, тренинги, оценка качества, исследования.";

дополнить частями двадцать третьей, двадцать четвертой и двадцать пятой следующего содержания:

"Организации со схожими функциями на сегодня существуют при акимате г. Астаны (ТОО "Астана Конвеншн Бюро"), а также при акимате ЮКО (ГУ "Туристский информационный центр "Ontustik Tourism Center").

Будут рассмотрены возможности масштабирования опыта г. Астаны и ЮКО на другие регионы Казахстана.

Помимо этого будут рассмотрены следующие меры нефинансового характера :

внедрение 72-часовых транзитных виз в международных аэропортах страны. Транзитный потенциал необходимо использовать для развития туризма. При этом видимых результатов можно добиться только за счет облегчения доступа для определенных стран при наличии авиабилета и визы последующего пункта назначения, а также развития программ "stopover holiday" - краткосрочных экскурсий для транзитных пассажиров авиакомпаний (на сегодня такая практика существует у авиакомпании "Эйр Астана");

внедрение упрощенного порядка получения виз для организованных туристских групп из ключевых рынков Ирана, Индии, Тайланда; сотрудничество с представителями отраслевых ассоциаций и бизнеса по актуализации учебных планов высших учебных заведений по специальности "Туризм";

разработка новых перспективных турпродуктов.";

в подразделе "5.5. Укрепление жилищной инфраструктуры.";

в пункте "4. Подведение инженерно-коммуникационной инфраструктуры":

часть четвертую изложить в следующей редакции:

"Кроме того, МИО будет осуществляться подведение ИКИ к районам застройки для строительства иного жилья, не относящегося к Программе, стоимость реализации 1 квадратного метра которого не превышает:

в городах Астане и Алматы до 200 тыс. тенге;

в остальных регионах до 180 тыс. тенге.";

в пункте "5. Основные требования, предъявляемые к операторам и проектам жилищного строительства.";

часть первую изложить в следующей редакции:

"Распределение средств для строительства арендного, кредитного и коммерческого жилья в разрезе регионов будет осуществляться АО "НУХ "Байтерек" и АО "ФНБ "Самрук-Казына" самостоятельно по согласованию с уполномоченным органом в сфере архитектурной, градостроительной и строительной деятельности.";

в подразделе "5.9. Развитие отечественного машиностроения (производство автомобилей, вертолетов "Еврокоптер" и пассажирских вагонов "Тулпар Тальго")":

в части седьмой:

подпункт "1) срок кредитования - не более 5 лет;" изложить в следующей редакции:

"1) срок кредитования - не более 7 лет;";

в подразделе "5.10. Стимулирование предэкспортного и экспортного финансирования":

в части четвертой:

подпункт "1) номинальная ставка вознаграждения - не более 6,0 % годовых;" исключить;

раздел "7. Необходимые ресурсы" изложить в следующей редакции:

"7. Необходимые ресурсы

Мероприятия и инвестиционные проекты Госпрограммы "Нұрлы жол" будут финансироваться за счет средств Национального фонда Республики Казахстан, республиканского и местных бюджетов, международных финансовых институтов и организаций, собственных средств национальных компаний и институтов развития, а также же частных инвестиций на общую индикативную сумму 7,8 трлн. тенге в том числе:

"Источники финансирования

Необходимые средства (млрд. тенге)

Всего расходы по программе:

7 751,9

Республиканский бюджет	429,4
Национальный фонд	2 355,9
Местный бюджет	299,4
Международные финансовые институты и организации	3 954,2
Собственные средства национальных компаний и институтов развития	673,7
Частные инвестиции и ГЧП	39,3";

Общий объем средств Национального фонда Республики Казахстан, привлекаемых для реализации Программы, составит в эквиваленте 9 млрд. долларов США на период с 2015 по 2017 годы.

Объемы расходов по мероприятиям, финансируемым за счет средств республиканского и местных бюджетов, будут уточняться в соответствии с Законом Республики Казахстан "О республиканском бюджете" на соответствующий период.

Средства Национального фонда Республики Казахстан будут привлекаться как в виде целевых трансфертов в республиканский бюджет, так и в виде облигационных займов субъектам квазигосударственного сектора.

Кроме того, для реализации Программы будут привлекаться правительственные внешние займы МФО, негосударственные и гарантированные государством займы, собственные средства национальных компаний, институтов развития, а также другие средства, привлекаемые на рынке капитала, в том числе средства Единого накопительного пенсионного фонда.

Индикативный объем софинансирования за счет средств международных финансовых институтов составит порядка 8,3 млрд. долларов США.

Объемы привлекаемых займов для финансирования проектов будут уточняться в ходе подготовки и подписания займов."

2. Признать утратившими силу:

1) Указ Президента Республики Казахстан от 13 января 2014 года № 725 "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" (САПП Республики Казахстан, 2015 г., № 18-19, ст. 93);

2) Указ Президента Республики Казахстан от 26 мая 2015 года № 30 "О внесении изменений и дополнений в Указ Президента Республики Казахстан от 13 января 2014 года № 725 "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" (САПП Республики Казахстан, 2015 г., № 31, ст. 197).

3. Настоящий Указ вводится в действие со дня подписания.

Президент
Республики Казахстан

Н.Назарбаев

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