**Об утверждении Программы по развитию транспортной инфраструктуры в Республике Казахстан на 2010 - 2014 годы**

Постановление Правительства Республики Казахстан от 30 сентября 2010 года № 1006

      В целях реализации постановления Правительства Республики Казахстан от 14 апреля 2010 года № 302 "Об утверждении Плана мероприятий Правительства Республики Казахстан по реализации Государственной программы по форсированному индустриально-инновационному развитию Республики Казахстан на 2010 - 2014 годы» Правительство Республики Казахстан **ПОСТАНОВЛЯЕТ:**
      1. Утвердить прилагаемую Программу по развитию транспортной инфраструктуры в Республике Казахстан на 2010 - 2014 годы (далее - Программа).
      2. Признать утратившими силу некоторые решения Правительства Республики Казахстан согласно приложению к настоящему постановлению.
      3. Контроль за исполнением настоящего постановления возложить на Первого заместителя Премьер-Министра Республики Казахстан Шукеева У.Е.
      4. Настоящее постановление вводится в действие со дня подписания.

*Премьер-Министр*
*Республики Казахстан                       К. Масимов*

Утверждена
постановлением Правительства
Республики Казахстан
от 30 сентября 2010 года № 1006

**Программа**
**по развитию транспортной инфраструктуры**
**в Республике Казахстан на 2010 - 2014 годы**

Астана, 2010 год

**Содержание**

1. Паспорт Программы
2. Введение
3. Анализ текущего состояния транспортной отрасли
4. Цель, задачи, целевые индикаторы и показатели результатов реализации Программы
5. Этапы реализации Программы
6. Необходимые ресурсы и источники финансирования
7. План мероприятий по реализации Программы

**1. Паспорт Программы**

Наименование          Программа по развитию транспортной
                      инфраструктуры в Республике Казахстан
                      на 2010 - 2014 годы (далее - Программа)

Основание             1) Указ Президента Республики Казахстан
для разработки        от 19 марта 2010 года № 958 "О Государственной
                      программе по форсированному индустриально-
                      инновационному развитию Республики Казахстан
                      на 2010 - 2014 годы и признании утратившими
                      силу некоторых указов Президента
                      Республики Казахстан";
                      2) Указ Президента Республики Казахстан
                      от 18 июня 2009 года № 827
                      "О системе государственного планирования в
                      Республике Казахстан";
                      3) Указ Президента Республики Казахстан
                      от 4 марта 2010 года № 931
                      "О некоторых вопросах дальнейшего
                      функционирования Системы государственного
                      планирования в Республике Казахстан".

Разработчик           Министерство транспорта и коммуникаций
                      Республики Казахстан

Цель                  Развитие транспортно-коммуникационного
                      комплекса, способного в полном объеме
                      удовлетворять потребности экономики
                      и населения в транспортных услугах.

Задачи                   Обеспечение потребности экономики
                      и населения в качественных транспортных
                      услугах;
                         Развитие и улучшение транспортно-
                      эксплуатационных показателей автомобильных
                      дорог республиканского и местного значения.
                         Снижение нагрузки на бюджет и повышение
                      пропускной способности дорог;
                         Обеспечение потребности населения и отраслей
                      экономики Казахстана в перевозках грузов
                      автомобильным транспортом;
                         Развитие новых форм реализации
                      концессионных проектов, в том числе
                      механизмов государственного частного
                      партнерства (далее - ГЧП) в сферах эксплуатации
                      магистральных железнодорожных сетей и
                      организации пассажирских перевозок;
                         Развитие и модернизация объектов
                      магистральной железнодорожной сети (далее -
                      МЖС), строительство новых железнодорожных
                      линий;
                         Увеличение пропускной способности
                      приграничных железнодорожных станций;
                         Реализация эффективной маркетинговой
                      политики в целях привлечения дополнительных
                      объемов грузов.
                         Поэтапная унификация тарифов на услуги МЖС:
                         1) по видам сообщений (импортные и
                      межобластные) к 2012 году;
                         2) по родам грузов с учетом экономической
                      целесообразности;
                         3) утверждение предельных тарифов на услуги
                      МЖС на 10 лет.
                         Капитальный ремонт и модернизация верхнего
                      строения пути МЖС;
                         Обновление и модернизация подвижного
                      состава, железнодорожного пути;
                         Приобретение и капитальный ремонт подвижного
                      состава за счет реализации новой тарифной
                      политики в сфере перевозок и ежегодного
                      повышения тарифов на перевозку грузов
                      железнодорожным транспортом в среднем на 15 %
                      с 2011 года по 2014 год с последующей
                      индексацией на уровень инфляции;
                         Приобретение железнодорожных пассажирских
                      вагонов и локомотивов за счет республиканского
                      бюджета;
                         Выведение в 2011 году вагонной составляющей
                      за перевозку грузов из-под государственного
                      регулирования и дерегулирование перевозочной
                      деятельности с 2014 года;
                         Поэтапный переход к 100 % бюджетному
                      субсидированию убытков перевозчика, связанных с
                      осуществлением пассажирских перевозок
                      по социально-значимым сообщениям;
                         Организационное разделение перевозочной
                      деятельности и МЖС;
                         Приведение аэропортовой инфраструктуры в
                      соответствие с требованиями стандартов
                      Международной организации гражданской авиации
                      (далее - ИКАО);
                         Развитие возможностей транспортного
                      комплекса Казахстана для доставки на мировые
                      рынки и обеспечение спроса в международных
                      перевозках, соответствие отрасли требованиям
                      европейских авиационных стандартов;
                         Приведение технических характеристик
                      в соответствие с требованиями ИКАО,
                      реконструкция (строительство) взлетно-
                      посадочных полос, пассажирских и грузовых
                      терминалов;
                         Развитие и эффективное использование
                      предоставляемого геостратегическим положением
                      Казахстана транзитного потенциала на пути
                      торгово-экономических связей;
                         Создание условий для увеличения количества
                      транзитных рейсов через воздушное пространство
                      Республики Казахстан (далее - РК)
                      (2010 г. - 118, млн. сам/км,
                      2014 г. - 123,5 млн. сам/км,
                      2019 г. - 228,4 млн. сам/км);
                         Обеспечение транспортировки казахстанских
                      грузов отечественными судами;
                         Обеспечение безопасного плавания судов по
                      внутренним водным путям и в казахстанском
                      секторе Каспийского моря;
                         Обеспечение безопасности судоходства на
                      внутренних водных путях и снижение рисков
                      возникновения чрезвычайных ситуаций;
                         Снижение уровня аварийности на транспорте;
                         Снижение выбросов вредных веществ на 25 % и
                      количества автомобилей со сроками эксплуатации
                      более 12 лет с 63 % до 50 %;
                         Создание базы данных по автотранспортным
                      средствам на международных перевозках
                      оборудованных цифровыми тахографами;
                         Повышение доли казахстанского содержания
                      в закупаемых товарах, работ и услуг, улучшение
                      взаимоотношения с отечественными
                      товаропроизводителями и поставщиками
                      работ и услуг.

Сроки реализации      2010 - 2014 годы

Целевые индикаторы    К 2015 году планируется:
                         1) увеличение основных показателей
                      транспортно-коммуникационного комплекса для
                      достижения роста валовой добавленной
                      стоимости по транспорту на 63 %;
                         2) строительство, реконструкция около
                      5,5 тыс. км и ремонт 6 тыс. км автодорог
                      республиканского значения и 10 тыс. км дорог
                      местного значения;
                         3) введение платной системы на отдельных
                      участках автомобильных дорог республиканского
                      значения;
                         4) увеличение объема транзитных перевозок
                      автомобильным транспортом по территории
                      Казахстана в 1,5 раза;
                         5) строительство 453 км железных дорог;
                         6) рост объема транзитных перевозок
                      по территории Казахстана железнодорожным
                      транспортом на 25 %;
                         7) повышение скорости грузового сообщения на
                      15-20 %, а по основным международным
                      транспортным коридорам на 20-30 %,
                         8) снижение уровня износа активов
                      железнодорожного транспорта в среднем до 60 %;
                         9) реализация новой тарифной политики в
                      железнодорожной отрасли;
                         10) проведение реконструкции (строительство)
                      взлетно-посадочных полос, пассажирских и
                      грузовых терминалов в 13 аэропортах республики;
                         11) увеличение числа международных
                      воздушных сообщений в два раза по сравнению
                      с 2010 годом и внедрение европейских
                      авиационных стандартов;
                         12) 11 аэропортов имеют категорию ИКАО;
                         13) создание конкурентного рынка воздушных
                      перевозок;
                         14) увеличение объема транзитных
                      авиаперевозок на 8 %;
                         15) доведение количества торгового флота
                      до 11 единиц, в том числе 9 танкеров
                      и 2 сухогрузных судов;
                         16) обновление и модернизация
                      государственного технического речного флота в
                      количестве 24 единиц;
                         17) реконструкция и модернизация
                      Усть-Каменогорского, Бухтарминского и
                      Шульбинского шлюзов;
                         18) создание системы управления движением
                      судов и спасательными операциями на море;
                         19) снижение количества транспортных
                      происшествий на 8 % к уровню 2009 года;
                         20) внедрение экологических стандартов
                      "Евро-3";
                         21) внедрение цифровых тахографов
                      на международных перевозках;
                         22) доведение доли казахстанского содержания
                      в инвестиционных проектах по транспортной
                      отрасли до 86 %.

Источники и объемы    Общий объем финансовых ресурсов
финансирования        для реализации Программы составляет -
                      2 831 705,0\* млн. тенге, в том числе:
                      1) республиканский бюджет - 1 114 749,9\* млн.
                      тенге из которых бюджетные средства следующих
                      государственных органов:
                      Министерство транспорта и коммуникаций РК
                      (далее - МТК) - 927 854,5\* млн. тенге;
                      Министерство индустрии и новых технологий РК
                      (далее - МИНТ) - 186 187,4\* млн. тенге;
                      Министерство образования и науки РК
                      (далее - МОН) - 708,0\* млн. тенге.
                      2) концессия - 643 585,0 млн. тенге;
                      3) заемные средства - 616 547,9\* млн. тенге;
                      4) собственные средства компаний - 456 822,2\*\*
                      млн. тенге.

                      Примечание:
                      \* - объемы финансирования будут уточняться при
                      формировании республиканского бюджета
                      на соответствующий финансовый год;
                      \*\* - возможна корректировка средств при
                      изменении внешних и внутренних параметров и
                      факторов

**2. Введение**

      Программа разработана в соответствии с Указом Президента РК от 19 марта 2010 года № 958 "О Государственной программе по форсированному индустриально-инновационному развитию РК на 2010 - 2014 годы и признании утратившими силу некоторых указов Президента РК", Указом Президента РК от 18 июня 2009 года № 827 "О системе государственного планирования в РК", а также в соответствии с ключевыми направлениями Стратегического плана развития РК до 2020 года, являющегося вторым этапом реализации Стратегии развития Казахстана до 2030 года.
      Программа направлена на развитие транспортно-коммуникационного комплекса, способного в полном объеме удовлетворять потребности экономики и населения в транспортных услугах. Интегрированная устойчивая транспортная система республики должна способствовать сбалансированному развитию всех секторов экономики, а также содержать в себе социальные и экологические аспекты.
      Программа является логическим продолжением проводимой политики в транспортной отрасли, и интегрировала в себя основные подходы Транспортной стратегии РК до 2015 года, отраслевых программ и концепций в транспортной отрасли: "Программа развития автодорожной отрасли РК на 2006 - 2012 годы", "Программа развития морского транспорта РК на 2006 - 2012 годы", "Программа развития судоходства и обеспечения безопасности на внутренних водных путях РК на 2007 - 2012 годы", Концепция развития торгового мореплавания в РК" и "Концепция совершенствования государственной системы по обеспечению безопасности перевозок пассажиров и грузов РК".
      Развитие транспортной отрасли будет направлено на повышение уровня развития инфраструктуры в транспортных отраслях: автодорожной, железнодорожной, гражданской авиации, на водном транспорте и повышение уровня интеграции транспортно-коммуникационного комплекса РК в международные транспортные сети.
      Индустриально-инновационное развитие в сфере транспорта будет направлено: на приведение существующей сети железных дорог в соответствии с мировыми стандартами безопасности и скорости движения наряду с оптимизацией сети посредством строительства новых участков; реконструкцию основных международных транзитных коридоров, автомобильных дорог международного значения, а также осуществления мер по реконструкции местной сети автодорог; поэтапной модернизации аэронавигационной инфраструктуры и завершению реконструкции аэропортовой сети республики, приобретению новых современных воздушных судов (далее - ВС); по дальнейшему оснащению морского торгового флота современными судами, обеспечению содержание внутренних водных путей в судоходном состоянии и модернизации речного технического флота.
      На период до 2015 года основным приоритетом политики в транспортной отрасли является реализация инфраструктурных проектов в традиционных экспортоориентированных секторах экономики, с мультипликацией новых бизнес возможностей для малого и среднего бизнеса через целенаправленное развитие казахстанского содержания, последующих переделов и переработки.

**3. Анализ текущей ситуации**

      В Послании народу Казахстана "Казахстан - 2030. Процветание, безопасность и улучшение благосостояния всех Казахстанцев" Глава государства поставил задачу:
      "Казахстан должен стать частью мировой транспортно-коммуникационной системы, что потребует от нас опережающего развития всей транспортной инфраструктуры страны".
      В решении поставленной задачи МТК является уполномоченным органом, формирующим и обеспечивающим реализацию государственной политики в области транспорта.
      Одним из важнейших факторов экономического роста страны является динамичное развитие и совершенствование транспортной инфраструктуры. Успешно реализуются позитивные тенденции в реформировании транспортного комплекса республики. Была создана конкурентная среда оказания транспортных услуг в целях ускорения интеграционных процессов казахстанского транспортного комплекса в международную транспортную систему и развитие транзитного потенциала страны. Транспорт Казахстана развивался с учетом формирования отраслевых комплексов народного хозяйства республики (агропромышленного, топливно-энергетического, горно-металлургического, строительного и других), обеспечивая взаимосвязи отраслей экономики и регионов.
      В целом транспорт удовлетворял растущий спрос на перевозки пассажиров и грузов. За период с 1995 года по 2009 годы: в 2,4 раза увеличились пассажирские перевозки, в 1,5 раза грузовые перевозки, грузооборот в 2 раза, пассажирооборот в 2,5 раза.
      В настоящее время в сфере транспорта осуществляется реализация инфраструктурных проектов: проводится модернизация железных дорог, начато строительство железнодорожных линий Узень - государственная граница с Туркменистаном и Жетыген - Коргас; реализуется программа по модернизации и развитию объектов наземной инфраструктуры; проведена реконструкция 5-ти ключевых аэропортов (Астана, Алматы, Актобе, Атырау, Актау), введен в эксплуатацию новый аэровокзал в аэропорту г. Актау; проводится дальнейшая работа по улучшению технического состояния автомобильных дорог, открыта скоростная автомагистраль "Астана - Щучинск" с 6-ти полосным движением, ежегодно ведется работа по содержанию судоходных водных путей, начата реализация проекта реконструкции Усть-Каменогорского и Бухтарминского шлюзов.
      **Железнодорожная отрасль**
      Эксплуатационная длина железных дорог Казахстана составляет 14,2 тыс. км (в том числе двухпутных линий - 4,8 тыс. км (34 %), электрифицированных линий - 4,1 тыс. км (29 %), плотность - 5,5 км на 1000 квадратных км грузонапряженность - 24,2 млн. ткм на километр.
      В 2009 году железнодорожным транспортом перевезено 247,7 млн. тонн грузов, что ниже показателя 2008 года на 7,9 %, в том числе транзит 14,8 млн. тонн или 6,0 % от общего объема перевозок. При этом в период с 2001 года средний ежегодный прирост составил 6 %.
      В 2009 году грузооборот оставил 197,3 млрд. ткм, что ниже показателя 2008 года на 8,2 %, в том числе транзит 24,5 млрд. ткм или 12,4 % от общего объема грузооборота. Средний ежегодный прирост грузооборота составил 7 %.
      Однако, в течение последних семи лет, объемы перевозок другими видами транспорта росли быстрее, чем объемы перевозок железнодорожным транспортом. Сокращение доли грузоперевозок железнодорожным транспортом, начиная с 2001 года, указывает на необходимость повышения конкурентоспособности железнодорожных грузоперевозок Казахстана.
      В 2009 году железные дороги Казахстана перевезли 20,5 млн. пассажиров, что ниже уровня 2001 года на 1,1 млн. пассажиров, при этом пассажирооборот вырос на 67 % и составил в 2009 году 17,2 млрд, пкм. Средний ежегодный прирост за этот период составил 5 %.
      На рынке пассажирских перевозок Казахстана существует интермодальная (межвидовая) конкуренция между автомобильным, воздушным и железнодорожным транспортом. За последние годы заметно вырос сегмент междугородних автобусных перевозок дальнего следования. Преимуществами проезда на автобусах для пассажиров являются более гибкое расписание, более высокая скорость следования и менее дорогая стоимость проезда1, тогда как преимуществами железнодорожного транспорта являются более высокая степень безопасности, надежности и комфортабельности проезда.
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_
1В отличие от железнодорожного транспорта, издержки, связанные со строительством и содержанием инфраструктуры при перевозках автотранспортом, покрываются за счет средств государственного бюджета и не включаются в цену билета

      Доля железнодорожного транспорта в общем грузообороте и пассажирообороте страны составляет около 60 %, при этом его доля в доходах от перевозок всеми видами транспорта составляет 20 %.
      Существующее состояние железнодорожной отрасли РК характеризуется дисбалансом между растущими требованиями потребителей к ассортименту, гибкости, качеству и клиентоориентированности сервиса, скорости, надежности и контрактной срочности доставки с одной стороны, и физически изношенными активами, морально устаревшими технологиями, неконкурентоспособными характеристиками услуг и неадекватной рыночным реалиям институциональной структурой с другой стороны.
      Сегодня железнодорожная отрасль Казахстана вступает в период серьезных испытаний, обусловленных завершением жизненного цикла производственных активов, сформированных до 1991 года.
      При реализации реформ на железнодорожном транспорте в течение последних 10 лет были определены следующие цели:
      1) адаптация железнодорожного транспорта к рынку при условии сохранения государственного контроля над МЖС;
      2) обеспечение доступности, эффективности, безопасности и качества услуг железнодорожного транспорта за счет развития конкуренции в перевозочной и обеспечивающей деятельности;
      3) создание институциональных условий для вовлечения частной инициативы и инвестиций в отрасль;
      4) развитие импортозамещающей производственной базы железнодорожного транспорта.
      В целом реформа железных дорог была направлена на повышение эффективности и качества услуг путем либерализации, вовлечения частной инициативы и инвестиций. Правительством РК адаптирован подход, принятый в Европейском Союзе (далее - ЕС) и заключающийся в вертикальном (функциональном) разделении железнодорожной инфраструктуры и перевозочной деятельности, и развитии конкуренции.
      В ходе реформы железнодорожной отрасли Казахстана были достигнуты следующие промежуточные результаты:
      1) выделены непрофильные виды хозяйственной деятельности и социально-бытовые активы, такие как школы и больницы, и переданы местным органам власти;
      2) выделены ремонтные предприятия в конкурентный сектор;
      3) осуществлено организационное и финансовое разделение пассажирских и грузовых перевозок. Начато частичное государственное субсидирование пассажирских перевозок.
      Несмотря на проведенные мероприятия, отсутствует (обязательное для выбранной отраслевой модели) функциональное разделение услуг МЖС и перевозочной деятельности, хотя выполнены организационные преобразования и произведено перераспределение активов.
      Изменение структуры и открытие рынка на отдельных сегментах не повлекли принципиального изменения регуляторной модели отрасли. Несмотря на сужение сферы естественной монополии, перевозочная деятельность сразу же попала под ценовое регулирование в соответствии с антимонопольным законодательством РК.
      Сохранилось перекрестное субсидирование (явление макроэкономической политики государства по поддержке определенных отраслей за счет регулирования железнодорожных тарифов) пассажирских перевозок за счет грузовых и низкодоходных перевозок грузов за счет высокодоходных.
      В результате чего цели реформы пока не достигнуты, и в рамках государственной стратегии необходимо довести до логического завершения реформу железнодорожного транспорта, ключевым компонентом которой является либерализация перевозочной деятельности.
      **Локомотивный парк**
      Парк локомотивов насчитывает 1748 локомотивов, в том числе 578 электровозов, 1141 тепловозов и 29 паровозов.
      Состояние локомотивного парка характеризуется высоким износом, достигающим 72 %.
      Более 37 % парка локомотивов эксплуатируется с нормативным перепробегом, а 50 % парка достигли завершения срока службы.
      **Вагонный парк**
      В 2009 году общий парк грузовых вагонов РК составляет 94 348 единиц, из них 59 381 единица или 63 % являются инвентарными, 34 967 единиц или 37 % собственными.
      Доля эксплуатируемого парка в общем количестве инвентарных вагонов составляет 75 % (44 563 единицы).
      За период с 2002 года общий парк грузовых вагонов РК увеличился на 6 633 вагона или на 7 % (с учетом выбытия и восполнения).
      При этом парк грузовых вагонов независимых собственников возрос почти в 3 раза и увеличился более чем на 24 тысячи вагонов, инвентарный парк уменьшился на 17,6 тысяч вагонов (с учетом выбытия и восполнения).
      Основной проблемой инвентарного парка грузовых вагонов является его высокий износ, достигающий 72 %, 29 тысяч вагонов или 60 % инвентарного грузового парка имеют срок эксплуатации, превышающий 20 лет.
      Отсутствие ценового регулирования на услуги по предоставлению грузовых вагонов собственников грузовых вагонов создает благоприятные условия для обновления подвижного состава. Так, в структуре парка собственников грузовых вагонов, насчитывающего 34 967 вагонов, доля вагонов со сроком эксплуатации более 20 лет составляет только 30 %.
      В 2009 году парк вагонов, предназначенных для перевозки пассажиров, составил 1 833 единицы. При нормативном сроке службы пассажирских вагонов в 28 лет на сегодняшний день средний возраст казахстанских вагонов составляет 21 год.
      Из 155 вагонов инвентарного парка электропоездов 90 вагонов находятся в рабочем парке, в течение следующих 5 лет подлежит списанию еще 70 вагонов электропоездов. Уровень износа парка электропоездов в настоящее время превышает 90 %.
      Последнее существенное приобретение пассажирских вагонов было произведено в 1993 - 1995 годах, когда было закуплено 317 вагонов. В период с 1985 по 1995 годы, в среднем, ежегодно приобреталось 87 пассажирских вагонов, с 1996 года приобреталось, в среднем, 15 вагонов в год.
      **Операционная модель железнодорожного транспорта**
      Виды операционной деятельности железнодорожного транспорта включают в себя широкий спектр эксплуатационной, ремонтной, вспомогательной, коммунальной, промышленной и иной деятельности, определяемой сложной структурой операционно-технологической подсистемы.
      Основной системообразующей деятельностью железнодорожного транспорта является организация и осуществление перевозок грузов и пассажиров. Для осуществления основной деятельности используются технические средства. Часть деятельности в системе железнодорожного транспорта связана с обслуживанием и ремонтом технических средств, используемых в перевозочном процессе.
      В традиционной модели железнодорожного транспорта все виды основной и обеспечивающей деятельности осуществляются одним монолитным предприятием-отраслью.
      В целях повышения эффективности отрасли в последние 20-30 лет указанная экономическая модель и институциональная структура железнодорожного транспорта подверглись реформе в большинстве стран мира. В настоящее время существует несколько основных моделей, которые определяются:
      1) сегментацией отрасли по видам деятельности - бизнесам;
      2) структурой рынка в каждом сегменте отрасли;
      3) распределением операционных функций по видам деятельности (сегментам отрасли);
      4) распределением активов по видам деятельности (сегментам отрасли);
      5) институциональным определением операторов и субъектов по каждому виду деятельности;
      6) государственным регулированием, дифференцированным по сегментам отрасли;
      7) законодательным закреплением институтов управления, распределением функций регулирования и прав собственности;
      8) экономической политикой в каждом сегменте отрасли.
      Существующая институциональная структура и модель отрасли представлена на рисунке 1.

*Рисунок 1. Действующая модель отрасли*

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Виддеятельности(сегментаотрасли) | Участники | Структурарынка | Государственноерегулирование | Эффект |
| Предоставлениеуслуг МЖС | АО "НК "КТЖ" | Естественнаямонополия | РегулируютсятарифыАО "НК "КТЖ" | Долгосрочныйэффект-износ активов |
| Перевозкагрузов | АО "НК "КТЖ" | Монополия | РегулируютсятарифыАО "НК "КТЖ" | НеспособностьАО "НК "КТЖ"оперативнореагировать наизменения рынка.Долгосрочныйэффект-износ активов |
| Перевозкапассажиров | АО "Пассажирскиеперевозки",АО "Пригородныеперевозки",ТОО "Пасс.компания "ТуранЭкспресс",ТОО "Пригор.перевозки "Батыс",ТОО "Марал нур",ТОО "Дамир Транс"и др. | Конкуренция | Регулируютсятарифы АО "ПП" | Доступ на рынокоткрыт для частныхперевозчиков неимеющих собственныхвагонов. При этомвагоны АО"Пассажирскиеперевозки"директивнопредоставляются впользованиеконкурентам.ДеятельностьчастичносубсидируетсяГосударством |
| Оперированиевагоннымпарком | АО "НК "КТЖ",АО "ТрансКом",ТОО "БогатырьТранс",ТОО "Исткомтранс",ОАО "ПГК" и др. | Конкуренция | РегулируютсятарифыАО "НК "КТЖ" | НеспособностьАО "НК "КТЖ"оперативнореагировать наизменения рынка ипотери доли нарынке,недофинансированияинвестиционныхпотребностей |
| Предоставлениелокомотивнойтяги | АО "Локомотив"ТОО "Локомотив2030" | Монополия | РегулируютсятарифыАО "НК "КТЖ" | Несамостоятельныйвид деятельности.Долгосрочный эффектрегулирования-износактивов |
| Предоставлениевагоновв аренду | АО "Казтемiртранс"и другиесобственникивагонов | Конкуренция | РегулируютсятарифыАО "КТТ" | Долгосрочныйэффект-износ активов |

      Существующая структура отрасли и группы компаний акционерного общества (далее - АО) "Национальная компания "Қазақстан темiр жолы" (далее - АО "НК "КТЖ") сформировалась в результате реструктуризации железнодорожного транспорта, направленной на создание конкуренции в отдельных секторах железнодорожного транспорта.
      Недостатками принятой модели отрасли являются реструктуризация интегрированной системы железнодорожного транспорта не по функциям перевозочного процесса, а по группам активов, приведшая к излишнему фрагментированию основной деятельности железнодорожного транспорта и не осуществимому разрыву функций перевозочного процесса.
      Так управление эксплуатацией локомотивного парка является частью логистической функции перевозчика, решаемой в комплексе задач эффективной организации поездопотоков. Ввиду высокой степени интегрированности процесса, выделение "локомотивной функции" возможно только в форме согласования (контрактных обязательств) среднегодовых и месячных планов работы (размеров эксплуатируемого парка локомотивов по тяговым участкам).
      В действующей модели локомотивный оператор фактически является компанией, предоставляющей в аренду локомотивы и бригады, которая никак не может влиять на эффективность эксплуатации локомотивов (производительность локомотивов, долю полезной работы в общем бюджете времени локомотива) и не имеет стимулов для повышения эффективности и оптимизации парка и деповской инфраструктуры.
      Самостоятельная локомотивная компания не в состоянии выработать адекватные и эффективные операционную и инвестиционную стратегии (обусловленные реальными потребностями рынка).
      Аналогично, в действующей модели независимый грузовой перевозчик может выполнять только функции оператора вагонов и отвечать за узкий спектр операций перевозочного процесса (организация погрузочно-разгрузочных работ, содержание парка вагонов и работа с клиентами). Такая модель конкурентного рынка не позволяет рассчитывать на значительное повышение эффективности перевозок под влиянием рыночных сил, поскольку практически все компоненты перевозочного процесса в дополнение к инфраструктурным функциям находятся в монопольном секторе.
      В конкурентной модели железнодорожной отрасли компаниям, осуществляющим грузовые перевозки, необходим полный контроль над расходами, связанными с принципиально важными ресурсами, задействованными в перевозочном процессе, а именно вагонами и локомотивами.
      В результате в действующей модели, несмотря на разделение активов между несколькими субъектами, все операции перевозочного процесса осуществляются АО "НК "КТЖ", которое одновременно является оператором МЖС и грузовым перевозчиком.
      В настоящее время в республике железнодорожные пассажирские перевозки в межобластных сообщениях осуществляют государственные и частные компании по государственному социальному заказу на конкурсной основе с выделением субсидий.
      Практика деятельности частных перевозчиков выявила ряд недостатков существующих условий доступа частного бизнеса на рынок перевозок пассажиров железнодорожным транспортом, один из которых краткосрочность права осуществления пассажирских перевозок, которая не позволяет включать в договор между частным перевозчиком и государством обязательства по приобретению собственного подвижного состава, развитию инфраструктуры.
      Создание АО "Пассажирская лизинговая вагонная компания" (далее - АО "ПЛВК") не решило проблем обновления пассажирского вагонного парка. Предоставление перевозчикам доступа к вагонному парку АО "ПЛВК" в условиях краткосрочности договоров и отсутствия мотивации частного сектора во вложении инвестиций приводит к неэффективной и предельной эксплуатации подвижного состава, дальнейшему старению основных фондов. Существование АО "ПЛВК" как самостоятельного предприятия создает дополнительные издержки по содержанию вагонного парка и увеличивает себестоимость перевозок.
      Существующая институциональная структура отрасли не обеспечивает решение фундаментальных проблем пассажирских перевозок. Структурная реформа должна обеспечить эффективную для общества и государства систему функционирования пассажирских перевозок.
      Такая модель конкурентного рынка:
      1) позволяет быстро привлечь независимых перевозчиков;
      2) не обеспечивает приток частных инвестиций;
      3) не обеспечивает повышение эффективности перевозок под влиянием конкуренции за рынок, поскольку практически все компоненты перевозочного процесса в дополнение к инфраструктурным функциям находятся в монопольном секторе.
      В конкурентной модели отрасли компаниям, осуществляющим пассажирские перевозки, необходим полный контроль и ответственность за обновление активов, задействованных в перевозочном процессе, а именно вагонов и локомотивов.
      **Рынок грузовых перевозок**
      В общем объеме грузовых перевозок в 2008 году 52 % составляют перевозки грузов в межобластном сообщении, 35 % в экспортном сообщении, 7 % в импортном и 6 % в транзитном сообщении.
      При этом доходы от перевозок грузов распределились следующим образом: в межобластном сообщении 26 %, в экспортном сообщении 39 %, в импортном 15 %, в транзитном сообщении 19 % (диаграмма 1).

*Диаграмма 1. Структура перевозок грузов и объемы доходов от грузоперевозок в 2008 году*

      Согласно действующей практике регулирования тарифы дифференцированы в зависимости от вида сообщения и рода груза. В результате доходы от перевозок различаются в зависимости от сегмента рынка, определяемого видом сообщения и родом груза.
      Из указанных сегментов перевозок можно выделить три группы.
      1 группа - низкодоходные перевозки:
      каменный уголь (экспорт, межобластное сообщение), руда (экспорт, межобластное сообщение), строительные грузы (импорт), хлебные грузы (экспорт, межобластное сообщение), остальные грузы (межобластное сообщение);
      2 группа - высокодоходные перевозки:
      нефтяные грузы (экспорт), черные металлы (экспорт, импорт, межобластное сообщение), химические и минеральные удобрения (экспорт, импорт, межобластное сообщение), остальные грузы (импорт);
      3 группа - самоокупаемые перевозки:
      каменный уголь (импорт), нефтяные грузы (импорт, межобластное сообщение), руда (импорт), строительные грузы (экспорт, межобластное сообщение), хлебные грузы (импорт), остальные грузы (экспорт).
      В настоящее время АО "НК "КТЖ" является единственным перевозчиком грузов на рынке Казахстана.
      При этом для осуществления перевозок АО "НК "КТЖ" использует подвижной состав АО "Локомотив", АО "Қазтемiртранс", инвентарные вагоны других железнодорожных администраций и частный парк вагонов операторских компаний.
      В качестве оператора вагонов, принадлежащих АО "Казтемiртранс", АО "НК "КТЖ" конкурирует на рынке с независимыми частными операторами вагонов.
      Доля АО "НК "КТЖ" в обеспечении казахстанской погрузки (экспорт и межобластное сообщение) составляет 63 % от общего объема, из них: 47 % обеспечивается вагонами АО "Қазтемiртранс", а 16 % вагонами других железнодорожных администраций.
      Казахстанскими частными операторами в собственном парке вагонов перевезено 33 % от общего объема погрузки.
      Доля неказахстанских операторов вагонов за этот же период составила 4 % от общего объема погрузки, а в общем объеме доходов по вагонной составляющей тарифов за перевозку 10 %.

*Диаграмма 2. Структура рынка грузовых железнодорожных перевозок в 2009 году в межобластном и экспортном сообщениях (казахстанская погрузка)*

*См. бумажный вариант*

      Как видно из диаграммы 2, 20 % погрузки обеспечивается вагонами неказахстанского парка: инвентарный парк Содружества независимых государств (далее - СНГ) - 16 %, подвижной состав частных операторов Российской Федерации (далее - РФ) и СНГ - 4 %.
      При этом неказахстанский парк вагонов задействован в более доходных сегментах рынка и его общая доля в объеме доходов по вагонной составляющей тарифа равна 35 %.
      Так, в доходном сегменте перевозки нефти доля независимых операторов собственного парка вагонов стран СНГ в общем объеме доходов составила 45 %, в то время как в сегменте перевозок угля их доля менее 1 % (диаграмма 3).

*Диаграмма 3. Распределение доходов и вагонов рабочего парка по принадлежности*

      *См. бумажный вариант*

      В 2007 году создано дочернее общество Открытого акционерного общества (далее - ОАО) "Российские железные дороги" - операторская компания ОАО "Первая грузовая компания" с капиталом в 200 тысяч грузовых вагонов. Данное решение позволило ОАО "Российские железные дороги" вывести часть инвентарного парка из под государственного регулирования цен на свои услуги и установить свободное ценообразование.
      С 2010 года в ОАО "Российские железные дороги" планируется создание "Второй грузовой компании" (аналогичной ОАО "Первая грузовая компания") и передача ей оставшегося российского инвентарного парка вагонов.
      Это принципиально меняет ситуацию на рынке перевозок грузов на пространстве СНГ и Казахстана в частности. В результате фактической ликвидации общего парка инвентарных вагонов, АО "НК "КТЖ" не сможет самостоятельно пользоваться инвентарными вагонами для обеспечения казахстанской погрузки. При этом на рынке прогрессирует конкуренция со стороны сопоставимых с АО "НК "КТЖ" по размерам парков частных операторских компаний, таких как Globaltrans Investment plc (60 тыс. вагонов), Общество с ограниченной ответственностью (далее - ООО) "Трансгарант" (17 тыс. вагонов) и ОАО "Дальневосточная Транспортная Группа" (12 тыс. вагонов).
      После создания "Второй грузовой компании" доля АО "НК "КТЖ" (АО "Қазтемiртранс") в общем объеме погрузки может сократиться с 63 % до 47 %, а в объеме доходов по вагонной составляющей тарифа с 71 % до 39 % (доля казахстанских операторских компаний не изменится).
      **Автодорожная отрасль**
      Автомобильные дороги - один из важных элементов транспортно-коммуникационного комплекса Казахстана, эффективное функционирование и устойчивое развитие которого становятся в современных условиях важными факторами перехода к подъему экономики, повышения уровня и улучшения условий жизни населения. При сравнительно низкой плотности железных дорог и водных путей автомобильные дороги в Казахстане являются преобладающим, а для многих регионов и единственным средством сообщения, благодаря которому поступают товары, строительные и агропромышленные грузы, вывозится продукция, осуществляются пассажирские перевозки. В рыночных условиях особо важными становятся факторы ускорения доставки грузов и их сохранность. В связи с этим грузоотправители, особенно в частном секторе, стали переориентироваться на автомобильный транспорт не только в зоне близких расстояний (до 300 км), но и при дальних расстояниях (1500-2000 км). С развитием промышленного и сельскохозяйственного производства, малого и среднего бизнеса увеличиваются межобластные перевозки, а также связи с сопредельными государствами.
      Географическое положение Казахстана в центре Евроазиатского континента создает благоприятные предпосылки для использования транспортных магистралей формирующихся трансконтинентальных маршрутов в сообщениях Азия - Европа, большинство из которых включают в себя участки казахстанской автодорожной сети. По оценкам международных аналитических центров, транзитные потоки в направлениях Юго-Восточная и Восточная Азия - Европа оцениваются в 330-400 миллиардов долларов Соединенных Штатов Америки (далее - США). При этом предполагается, что до 20 % транзитных потоков должно проходить через территории РФ и Казахстана по железнодорожным и автодорожным маршрутам. Сборы за транзитные перевозки - это прямые доходы бюджета.
      Задачи развития экономики требуют построения и модернизации мощной транспортно-коммуникационной сети. В этом плане предстоит:
      1) завершить проект реконструкции международного транзитного коридора "Западная Европа - Западный Китай", проложить новые транспортные маршруты с выходом на международные рынки, модернизировать транспортные магистрали;
      2) завершить реконструкцию автодорог Щучинск - Кокшетау - Петропавловск - граница РФ, граница РФ - Уральск - Актобе, Астана - Костанай - Челябинск, Жетыбай - граница Туркменистана, Астана - Караганда, Алматы - Капшагай, Таскескен - Бахты, Ушарал - Достык, Бейнеу - Акжигит - граница Узбекистана, Омск - Павлодар - Майкапшагай, Курты - Бурылбайтал, Бейнеу - Актау.
      3) активнее внедрять схемы транзитных маршрутов в направлениях Запад - Восток и Север - Юг.
      **Характеристика состояния дорог**
      Протяженность автомобильных дорог в Казахстане составляет около 148 тыс. км. Из них, более 93 тыс. км дороги общего пользования, 44 тыс. км улицы населенных пунктов и около 11 тыс. км хозяйственные дороги в виде подъездов к промышленным предприятиям, рудникам, фермерским и лесным хозяйствам, другим производствам, выполняющие роль технологических дорог.
      Автомобильные дороги общего пользования по своему значению подразделяются на дороги республиканского значения протяженностью 23 495 км в том числе: международного значения протяженностью 12 992 км, дороги местного значения протяженностью 70 116 км.
      Несмотря на то, что автодороги международного и республиканского значения составляют 25 % от дорог общего пользования, на них приходится свыше 50 % автотранспортных перевозок. По своей конфигурации и протяженности сеть дорог общего пользования в республике в основном сформирована. Для ее дополнения необходимо построить некоторые связующие участки на дорогах с сопредельными государствами (Бейнеу - Жетыбай - граница Туркменистана, а также ряд выходов в РФ).

*Таблица 1. Перечень автомобильных дорог общего пользования*

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| №п/п | Значениеавтомоби-льнойдороги | Общаяпротя-жен-ность,км | По категориям, км | Вид покрытия |
| I | II | III | IV | V | А/Б | Ц/Б | черно- | грав./щебен. | грунт. |
| грав. | щебен. | грунт. |
| 1 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 |
| 1 | Респуб-ликан-скогозначения | 23 495 | 941 | 3634 | 16915 | 1919 | 86 | 9795 | 97 | 7426 | 4220 | 34 | 1816 | 107 |
| 2 | Местногозначения\* | 70116 | 83 | 760 | 14451 | 44262 | 8982 | 6626 |  | 17789 | 11113 | 640 | 24584 | 9364 |
|  | ВСЕГО | 93 611 | 1024 | 4394 | 31366 | 46181 | 9068 | 16421 | 97 | 25215 | 15333 | 674 | 26400 | 9471 |

\*примечание по местной сети имеется без категории 1578 км автодорог

      На дорогах общего пользования имеется 3 291 мостов и путепроводов общей длиной более 122,1 тысячи погонных метров, из них 95 % металлические и железобетонные, 5 % деревянные.

*Таблица 2. Искусственные сооружения*

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| №п/п | Значениеавтомобильной дороги | Общаяпротяженность, км | Мосты | Трубы |
| шт. | п.м. | шт. | п.м. |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 1 | Автодорогиреспубликанскогозначения | 23 495 | 1211 | 57 017 | 13 951 | 274 524 |
| 2 | Автодороги местногозначения | 70 116 | 2 080 | 65 058 | 29 432 | 405 732 |
|  | ВСЕГО | 93 611 | 3 291 | 122 075 | 43 383 | 680 256 |

      В настоящее время и на перспективу международные перевозки осуществляются по шести основным маршрутам:
      1) Ташкент - Шымкент - Тараз - Алматы - Хоргос и Шымкент - Кызылорда - Актобе - Уральск - Самара (входит в состав транзитного международного коридора "Западная Европа - Западный Китай");
      2) Алматы - Караганда - Астана - Петропавловск;
      3) Астрахань - Атырау - Актау - граница Туркменистана;
      4) Омск - Павлодар - Семей - Майкапшагай;
      5) Астана - Костанай - Челябинск - Екатеринбург.
      Транзитные перевозки происходят преимущественно между республиками Средней Азии, Россией, Китаем. Протяженность шести указанных выше основных маршрутов составляет 8,3 тыс. км, или 64 % от общей длины транзитных коридоров. На большей части протяженности (94 %) имеется асфальтобетонное и черногравийное покрытие, грунтовые разрывы только на одном маршруте (четвертом). Однако технике - эксплуатационные характеристики (ровность и прочность) неудовлетворительны на большей части маршрутов. Из 431 мостов на шести маршрутах 36 мостов (длина - 2 739 погонных метров) находятся в аварийном и предаварийном состоянии с особым режимом пропуска тяжеловесных и крупногабаритных транспортных средств, превышающих допустимые нагрузки и габариты, в том числе мосты через реки Талас, Асса, Бадам, Илек. Крайне низок уровень объектов придорожной инфраструктуры (станции технического обслуживания, автозаправочные станции, пункты питания и отдыха), что не способствует созданию нормального режима труда и отдыха перевозчикам, пассажирам и автотуристам. Не гарантирована также заправка автотранспортных средств качественным топливом.
      **Автомобильный транспорт**
      Республиканский парк автотранспортных средств (далее - АТС) насчитывает около 2 621,1 тыс. легковых, 370,5 тыс. грузовых АТС и 92,4 тыс. автобусов (данные Министерства внутренних дел РК (далее - МВД) по состоянию на 1 января 2010 года).
      В 2009 году объем перевозок пассажиров автомобильным транспортом составил 11,7 млрд. чел., пассажирооборот - 110,5 млрд. пкм. По сравнению с аналогичным периодом 2008 года рост объемов перевозок пассажиров составил 4,2 %, а по пассажирообороту 3,4 %. Объем перевозок грузов составил 1,69 млрд. тонн, грузооборот - 66,3 млрд. ткм. По сравнению с аналогичным периодом 2008 года рост грузооборота составил 4,4 %, объемы перевозок грузов снизились на 1,9 %.
      В перевозках по системе Международных дорожных перевозок в настоящее время задействовано около 5600 автомобилей. Для перевозки грузов ежегодно проводится обмен бланками разрешений с 44 странами Европы и Азии в количестве порядка 109 тыс. экземпляров.
      По регулярному сообщению имеется свыше 180 международных и 254 межобластных регулярных пассажирских маршрутов.
      Парк автомобилей характеризуется высоким износом - удельный вес автотранспортных средств, находящихся в эксплуатации свыше 12 лет составляет 63 %, в том числе 57 % автобусов, 59 % легковых и 84 % грузовых автомобилей.
      В РК выбросы в атмосферу вредных веществ от стационарных источников составляют около 2,7 млн. тонн/год, а транспортные выбросы превышают на 1,2 млн. тонн/год.
      Поэтапное введение стандартов Евро позволит ограничить ввоз устаревших автомашин, повысить конкурентоспособность казахстанских автосборочных предприятий, повысить качество выпускаемого и импортируемого топлива, а также снизить уровень вредных выбросов от автотранспорта в крупных городах Казахстана.
      Постановление Правительства РК от 29 декабря 2007 года № 1372 "Об утверждении Технического регламента о требованиях к выбросам вредных (загрязняющих) веществ автотранспортных средств, выпускаемых в обращение на территории РК", предусматривает поэтапное введение экологических стандартов Евро-2 с 15 июля 2009 года, Евро-3 с 1 января 2011 года, Евро-4 с 1 января 2014 года по автотранспортным средствам.
      С 15 июля 2009 года введены ограничения по ввозу и производству на территории страны автомобилей, не соответствующих экологическим стандартам Евро-2. Данная мера направлена на улучшение экологической обстановки в крупных городах Казахстана, повышение безопасности автомобильных перевозок и создание условий для обновления парка автомобилей в стране.
      В рамках гармонизации нормативно-технической базы отрасли разработаны и утверждены государственные стандарты, гармонизированные правилам ЕЭК ООН (№№ 24, 49, 83, 96).
      В результате ввода стандартов Евро к 2015 году планируется снижение удельного веса автотранспортных средств, работающих свыше 12 лет, с 63 % до 50 %.
      Вследствие приватизации и ввода рыночных механизмов владельцем автотранспортного сектора Казахстана стали многочисленные частные перевозчики: численность юридических и физических лиц, оказывающих автотранспортные услуги, достигает 150 тыс. ед., численность работников, связанных с пассажирскими и грузовыми перевозками, превышает 800 тыс. человек. В результате распыления автотранспортных средств по многочисленным перевозчикам отсутствует механизм сбора первичных данных о работе автотранспорта, вследствие этого не налажен эффективный анализ состояния пассажирских и грузовых перевозок.
      В настоящее время в области безопасности автомобильного транспорта сложилась неблагополучная ситуация, связанная с высоким уровнем гибели и травматизма, большого количества дорожно-транспортных происшествий. Подвижной состав автомобильного транспорта является одним из объектов повышенной опасности. Так в 2009 году на дорогах республики произошло 12 534 дорожно-транспортных происшествий, в которых погибло 2 898 и ранено 14 788 человека.
      Основными факторами, обуславливающими высокий уровень аварийности на автомобильном транспорте, являются:
      1) увеличение на рынке услуг по перевозке пассажиров и грузов числа субъектов малого предпринимательства, не имеющих надлежащих условий для обеспечения требований безопасной эксплуатации автотранспортных средств;
      2) ограниченное внедрение современных средств управления перевозками;
      3) несоблюдение технологических процессов организации перевозок;
      4) недостаточная квалификация и низкая транспортная дисциплина водителей;
      5) физический износ и неудовлетворительное техническое состояние автотранспортных средств;
      6) малоэффективная система профилактической работы и контроля за соблюдением требований в области безопасности дорожного движения.
      В межобластных и международных пассажирских перевозках сформированы рыночные механизмы предоставления транспортных услуг населению к перевозкам допущены все транспортные операторы, удовлетворяющие требованиям по безопасности и качеству осуществления перевозок. При этом по городским, пригородным, внутриобластным и межобластным маршрутам проводится отбор перевозчиков на конкурсной основе по критериям лучшего подвижного состава автотранспортных средств, производственной базы, опыта и квалификации персонала.
      В Казахстане с целью защиты интересов населения на регулярных городских и пригородных пассажирских маршрутах производится регулирование стоимости проезда. При регулировании цен на отдельных маршрутах, удельным вес которых по экспертным оценкам составляет не более 10 %, появляется превышение расходов на перевозки над доходами. Законодательством Казахстана предусмотрено выделение субсидий на компенсацию возникающих убытков.
      По таксомоторным перевозкам на рынке транспортных услуг сложился высокий уровень конкуренции. Эти перевозки осуществляются как таксомоторными компаниями и физическими лицами, предоставляющих услуги по упрощенной патентной системе, так и владельцами личных автомобилей. Развитая конкуренция в значительной степени снижает цены на таксомоторные услуги, в то же время такая ситуация не способствует развитию крупных таксомоторных предприятий вследствие налоговых льгот держателям патентов.
      По состоянию на начало 2010 года количество сельских населенных пунктов с численностью свыше 100 человек, охваченных регулярным пассажирским сообщением, достигло 4 938 ед. при общем количестве таких населенных пунктов Казахстана 6 623 ед., что составляет 74,6 %.
      Инфраструктура пассажирского и грузового автотранспорта Казахстана характеризуется недостаточно высоким развитием. По значительной части междугородных автотрасс ощущается недостаток мотелей, кемпингов, автозаправочных станций, станции технических обслуживаний (далее - СТО) и других объектов инфраструктуры. Это обусловлено большой территорией и низкой плотностью населения и экономики Казахстана. По наиболее загруженным автомагистралям (Астана - Щучинск, коридор "Западная Европа - Западный Китай") осуществляется строительство объектов инфраструктуры согласно проектам.
      **Гражданская авиация**
      В период с 2005 по 2009 годы перевезено 11,7 млн. пассажиров.
В 2005 году - 1,7 млн. пассажиров, в 2006 году - 1,9 млн. пассажиров, в 2007 году - 2,7 млн. пассажиров, в 2008 году - 2,8 млн. пассажиров. В связи с мировым экономическим кризисом в 2009 году отмечается снижение объемов перевозок на 2,7 % от уровня 2008 года, что составило порядка 2,7 млн. пассажиров в год.
      В 2014 году, согласно прогнозным данным, пассажиропоток превысит 4,5 млн. пассажиров.
      За истекшие 5 лет перевезено грузов 105,7 тыс. тонн. В 2005 году - 20,7 тыс. тонн, в 2006 году - 16,5 тыс. тонн, в 2007 году - 25,7 тыс. тонн, в 2008 году - 22,7 тыс. тонн. Объемы перевозок грузов в 2009 году также снизились до 3,1 % от уровня 2008 года и составили 22,0 тыс. тонн в год.
      В период с 2005 по 2009 годы аэропортами республики обслужено около 24,7 млн. пассажиров. В 2005 году - 3,7 млн. пассажиров, в 2006 году - 4,1 млн. пассажиров, в 2007 году - 5,5 млн. пассажиров, в 2008 году - 5,7 млн. пассажиров, в 2009 году - 5,2 млн. пассажиров.
      В 2014 году планируется обслужить не менее 9,5 миллионов пассажиров.
      Всего в гражданской авиации Казахстана действуют 21 аэропорт. Безопасность и эффективность функционирования сети аэропортов зависят от состояния их наземной инфраструктуры.
      К основным проблемам аэропортов можно отнести:
      1) недостаточную техническую оснащенность значительного числа аэропортов;
      2) несоответствие производственных мощностей зданий и сооружений выполняемым объемам транспортной работы;
      3) качество обслуживания пассажиров.
      Для интеграции международных аэропортов в мировую систему гражданской авиации необходимо обеспечение высокой регулярности полетов, главным образом независимо от сложных погодных условий. Всепогодная эксплуатация аэродромов становится возможной только при условии доведения аэродромов до уровня требований I, II или III категорий ИКАО.
      Текущее состояние всей сети аэродромов в целом характеризуется:
      1) недостаточной оснащенностью аэродромов точными системами захода на посадку и визуальными средствами, обеспечивающими эксплуатацию в сложных метеоусловиях;
      2) выработкой большинством взлетно-посадочных полос установленных сроков службы с необходимостью проведения мероприятий по капитальному ремонту или реконструкции;
      3) моральным и физическим износом светосигнального оборудования и оборудования электроснабжения;
      4) непригодностью для обеспечения эксплуатации новых крупногабаритных ВС большой пассажировместимости;
      Для устранения несоответствий реализуется программа по модернизации и развитию объектов наземной инфраструктуры.
      На сегодня из 15 аэропортов, допущенных к обслуживанию международных рейсов, 9 категорированы по стандартам ИКАО: аэропорты гг. Астана и Алматы по категории IIIA, аэропорт г. Атырау по II-й категории, аэропорты гг. Павлодар, Шымкент, Караганда, Жезказган, Актобе, Усть-Каменогорск по 1-й категории ИКАО.
      За истекший период проведена реконструкция взлетно-посадочных полос в 5 аэропортах гг. Актобе, Павлодар, Шымкент, Жезказган, Караганда;
      1) проведены реконструкции 5 пассажирских терминалов в аэропортах гг. Атырау, Жезказган, Костанай, Актобе, Караганда;
      2) построен и введен новый грузовой терминал в аэропорту г. Караганда;
      3) построена вторая взлетно-посадочная полоса в аэропорту г. Алматы и введен в эксплуатацию мультимодальный терминал;
      4) введен в эксплуатацию новый аэровокзал в аэропорту г. Актау;
      5) продолжаются работы по реконструкции взлетно-посадочных полос аэропортов гг. Кызылорды и Актау.
      Большая работа была проведена по дальнейшему развитию транзитного потенциала республики, эффективное использование которого, является мерой направленной на извлечение дополнительных доходов для гражданской авиации и сохранения высокой динамики ее развития.
      В настоящее время активно реализуется комплекс мероприятий по формированию структуры воздушного пространства и сети маршрутов на основе требований международных стандартов.
      Определены ключевые направления развития аэронавигационной системы Казахстана:
      1) модернизация систем связи и наблюдения;
      2) создание автоматизированных центров управления воздушного движения;
      3) обеспечение высокого уровня подготовки диспетчерского состава и специалистов службы радиотехнического обеспечения полетов.
      Сеть авиационной электросвязи построена на базе новейших цифровых технологий с использованием наземных и спутниковых сегментов.
      Развитие сети телекоммуникаций позволило провести интеграцию центров управления воздушного движения в современную, высокотехнологичную автоматизированную систему обслуживания воздушного движения в гг. Алматы, Актобе, Астана. В рамках Программы также осуществлена модернизация аэродромно-трассового комплекса средств автоматизации воздушного движения в Шымкенте. Необходимо отметить, что зона ответственности центра Астана составляет 47 % воздушного пространства Казахстана.
      Создана сеть вторичных аэродромных радиолокаторов, обеспечивающая рабочие позиции диспетчеров пунктов качественной информацией о воздушной обстановке в районе аэродромов всей республики.
      Рост транзитного движения ВС через воздушное пространство Казахстана за период 2005 - 2008 годы составлял свыше 10 % в год. Если в 2005 году транзит составлял 84,6 млн. самолето-километров, то в 2009 году 113,7 млн. самолето-километров.
      Авиакомпаниями Казахстана проводится работа по обновлению авиапарка.
      В настоящее время в сфере регулярных авиаперевозок казахстанскими авиакомпаниями эксплуатируется 25 ВС западного производства (из них 21 ВС авиакомпании "Эйр Астана" и 4 ВС авиакомпании "SCAT"), на долю которых приходится свыше 80 % всех авиаперевозок.
      **Водный транспорт**
      В настоящее время отмечается динамичное развитие отрасли морского транспорта.
      В среднем через морские порты ежегодно переваливается порядка 12,3 млн. тонн. Основную номенклатуру грузов составляют нефть, металл, зерно, контейнера, каменная порода и грузы.
      При этом порт Актау задействовал в перевалке грузов в экспортном сообщении, порт Баутино специализируется как база поддержки морских нефтяных операций.
      В настоящее время порты работают на пределе проектных мощностей.
      В этой связи в перспективе предполагается модернизация существующей инфраструктуры порта Актау, дальнейшее развитие порта Баутино и строительство порта Курык.
      Аналогичные меры по увеличению портовых мощностей принимаются прикаспийскими государствами. Азербайджан ведет работу по строительству нового нефтеналивного терминала в районе порта Баку, Россия также проводит работу по расширению производственной инфраструктуры портов Оля и Махачкала.
      Более 50 % нефти, переваливаемой через порт Актау, перевозится отечественной судоходной компанией "Казмортрансфлот", торговый флот которого состоит из шести собственных танкеров и порядка 20 фрахтуемых. При этом перевозка сухих грузов полностью обеспечивается иностранными судоходными компаниями. Поэтому необходимо принятие мер по увеличению конкурентоспособности отечественного морского перевозчика.
      Ежегодное увеличение количества судов вспомогательного флота, привлекаемого в рамках интенсивного освоения казахстанского сектора Каспия, число которых на сегодняшний день составляет порядка 350 единиц различного типа и тоннажа, требует принятия мер по развитию сервисного производства и созданию системы кадрового обеспечения.
      Сегодня казахстанские судовладельцы вынуждены направлять суда на ремонт на судоверфи Астрахани, Махачкала, Баку. В июне 2010 года введена в эксплуатацию судоремонтная база в порту Баутино с мощностью по обслуживанию до 60 судов в год. Однако этого недостаточно.
      Отсутствие в Казахстане соответствующей международным стандартам образовательной системы вызвало дефицит казахстанских морских специалистов и это проблема ежегодно становится острее в связи с ростом количества судов. На сегодняшний день доля граждан РК в составе экипажей судов составляет порядка 44 %, а доля в командном составе экипажа лишь 21 %.
      Большинство судов отрасли внутреннего водного транспорта выработали по 2-3 срока службы. Износ государственного технического речного флота составляет 85 %. В настоящее время ведется работа по их поэтапному обновлению и модернизации.
      В целях снижения рисков возникновения аварийной ситуации на судоходных шлюзах в 2009 году начата реализация проекта по реконструкции Усть-Каменогорского и Бухтарминского шлюзов. Однако имеются проблемные вопросы, связанные с техническим состоянием на Шульбинском шлюзе, затягивание в решении которых может привести к разрушению шлюза и затоплению ниже расположенных населенных пунктов Прииртышья.
      **Безопасность на транспорте**
      Организация эффективного контроля за обеспечением безопасности на транспорте одна из первоочередных задач, и является одной из составляющих по обеспечению высокого уровня развития отрасли.
      Основными факторами, обуславливающими уровень аварийности на транспорте, являются:
      1) недостаточная квалификация и низкая дисциплина участников транспортного процесса;
      2) несоблюдение технологических процессов организации перевозок;
      3) недостаточная материально-техническая оснащенность органов транспортного контроля;
      4) физический износ и неудовлетворительное техническое состояние транспортных средств.
      Несмотря на динамику ежегодного снижения уровня аварийности 2006 - 2009 годах количество и тяжесть транспортных происшествий по-прежнему находится на высоком уровне.
      Результаты государственного контроля, осуществляемого органами транспортного контроля за выполнением требований законодательных и иных нормативных правовых актов в сфере транспорта за 2009 год показали, что количество выявленных нарушений увеличилось в 1,8 раза.
      В 2009 году на автодорогах республики произошло 12 534 дорожно-транспортных происшествий (далее - ДТП). В сравнении с аналогичным периодом прошлого года число ДТП на автомобильном транспорте снизилось на 8,8 %. По данным статистики в 2009 году свыше 87 % ДТП совершено по вине водителей.
      Свыше 75 % (2,4 млн.) автомобилей находятся в эксплуатации более 7 лет и по западным стандартам являются устаревшими.
      По состоянию на 1 января 2010 года количество АТС составило 3 128,9 тыс.ед. (2 621,1 тыс. легковых, 370,5 тыс. грузовых АТС и 92,4 тыс. автобусов).
      В 2009 году на сети железных дорог РК произошло 664 транспортных происшествий, допущено 158 нарушений безопасности движения. При этом 45 % от общего количества нарушений является по причине изношенности инфраструктуры и подвижного состава.
      Количество железнодорожного подвижного состава в государственном реестре по состоянию на 1 января 2010 года составило 127 476 ед. (тяговый подвижной состав - 5 355 ед., грузовой - 119 104 ед., пассажирские - 3 017 ед.).
      В сфере водного транспорта за период с 2008 - 2009 годы произошло 36 транспортных происшествий. Порядка 90 % всех аварийных случаев и транспортных происшествий с судами произошли по причине недостаточной квалификации и отсутствия профессиональных навыков судоводителей.
      Число зарегистрированных на 1 января 2010 года морских судов составило 250 ед., речных - 864 ед. и маломерных - 25 464 ед.
      Общая изношенность судов специального водного транспорта, имеющихся у территориальных органов транспортного контроля, превышает 90 %, что негативно отражается на эффективности ведения контроля на водном транспорте.
      Недостаточное материально-техническое оснащение органов транспортного контроля, существенно влияет на состояние безопасности транспортно-коммуникационного комплекса.
      При этом важнейшим составляющим государственного регулирования в транспортно-коммуникационном комплексе для обеспечения безопасности является осуществление государственного контроля единым органом.
      **Транзитный потенциал**
      Казахстан находится в центре коммуникационного потока между Европой и Азией и обладает огромным транспортным потенциалом, который способен реализовать национальный транзитный ресурс. Необходимо использовать это уникальное геополитическое положение. Фактически, при осуществлении внутриконтинентальных перевозок по большинству маршрутов в направлении Север - Юг и Запад - Восток регион невозможно обогнуть, что тем самым представляет сильную сторону центрально-азиатских транспортных коридоров.
      В последние годы в связи с углублением процесса глобализации международных экономических связей на Евразийском континенте и ростом грузопотоков между Восточной Азией и Европой актуальной становится возрождение великого "Шелкового пути" - создание комплексного евразийского трансконтинентального моста.
      Активизация торгово-экономических отношений стран Юго-Западной, Южной и Юго-Восточной Азии со странами СНГ и Европы становится важнейшим фактором развития экспортно-импортных и транзитных возможностей Казахстана. Вместе с тем, большие надежды в Центральной Азии возлагаются на создание новых транспортных маршрутов, которые соединят регион с Китаем и дадут возможность переориентировать часть экспортируемых китайских грузов в направлении Ближнего Востока и Европы на центрально-азиатские магистрали.
      Одним из важнейших факторов является динамично развивающаяся экономика Китая, демонстрирующего чрезвычайно высокие темпы внешнеторгового оборота (около 1,7 трлн. долл. США по итогам 2006 года), главным партнером которого является ЕС. Более того, Китай заинтересован в осуществлении перевозок товаров из Японии, Кореи и стран Юго-Восточной Азии в Европу, где третья часть маршрута приходится на нашу территорию, что позволит нам получать большие доходы от транзита.
      В настоящее время объем товарооборота между Европой и Азией составляет порядка 700 млрд. долл. США, по некоторым прогнозам к 2015 году данный показатель достигнет 1 трлн. долл. США, доход от транзита Казахстана прогнозируется около 1,1 млрд. долл. США к 2015 году (в 2007 году - 500 млн. долл. США). В целом транзитные потоки в направлениях Юго-Восточная и Восточная Азия - Европа оцениваются примерно в 330-400 млрд. долл. США, при этом до 20 % этих потоков могут проходить через территорию Казахстана.
      Иран является важным коридором на пути к портам Персидского залива и Индийского океана, а также к рынку Турции и ЕС, и прилагает серьезные усилия для развития новых транспортных коридоров и инфраструктурных объектов, позволяющих иностранным грузоотправителям более широко использовать иранскую территорию в транзитных операциях.
      Наиболее стабильным рынком и ключевым грузополучателем и грузоотправителем в Южной Азии является Индия, что связано с быстрыми темпами промышленного производства и ростом иностранных инвестиций в производственную сферу. Ежегодный рост индийской экономики составляет порядка 9-10 %, экспорт индийских товаров в США сейчас в процентном соотношении растет гораздо быстрее, чем китайский, хотя и в гораздо меньших объемах, а более 2/3 иностранных инвестиций в индийскую экономику были направлены в сферу производства.
      Все проекты строительства и электрификации в железнодорожной отрасли в первую очередь направлены на создание новых транзитных коридоров, развитие оптимальной сети, сокращение расстояния и времени доставки.
      Развитие транзитного потенциала РК в области осуществления трансконтинентальных перевозок во многом зависит от развития пролегающих по территории республики транспортных коридоров и их ответвлений:
      1) Международный транспортный Коридор Европа - Кавказ - Азия (далее - ТРАСЕКА): основное направление через порт Туркменбаши - Сарыагаш - Достык, отвтевление Актау - Достык (протяженность - 3 836 км; срок доставки по РК - 19 суток; за 2007 год транзитом перевезено 30 тыс. тонн, 2008 год - 37 тыс. тонн, 2009 год - 29 тыс. тонн);
      2) Коридор Север - Юг: Северная Европа - страны Персидского залива через Россию и Иран с участием Казахстана на участках морской порт Актау - регионы Урала России - Никельтау - Актау и обратно (протяженность - 1 235 км, срок доставки по РК - 7 суток; за 2008 год транзитом перевезено 11 тыс. тонн, 2009 год - 232 тыс. тонн);
      3) Среднеазиатский коридор: Сарыагаш - Озинки, Озинки - Сарыагаш (протяженность - 2 147 км; срок доставки по РК - 11 суток; за 2007 год транзитом перевезено 1 137 тыс. тонн, 2008 год - 1 453 тыс. тонн, 2009 год - 766 тыс. тонн);
      4) Трансазиатский коридор (северное направление): Достык - Петропавловск, Петропавловск - Достык (протяженность - 1 910 км; срок доставки по РК - 10 суток; за 2007 год транзитом перевезено 111 тыс. тонн, 2008 год - 177 тыс. тонн, 2009 год - 72 тыс. тонн);
      5) Трансазиатский коридор (центральное направление): Достык - Сарыагаш, Сарыагаш - Достык (протяженность - 1 831 км; срок доставки по РК - 9 суток; за 2007 год транзитом перевезено 1 300 тыс. тонн, 2008 год - 1 834 тыс. тонн, 2009 год - 2 034 тыс. тонн).
      Мировая практика международных перевозок свидетельствует о том, что обеспечение конкурентоспособности транспортных маршрутов не исчерпывается решением только технических проблем. Важнейшее, часто решающее значение имеет устранение нефизических препятствий на пути движения транзитных грузопотоков, таких как отсутствие согласованной со всеми заинтересованными сторонами политики по развитию международных транспортных коридоров, несовершенство технологии пропуска грузов через пограничные переходы, недостаточное информационное обеспечение в правовой сфере и др.
      В 2009 году по основным транспортным коридорам организовано и пропущено 683 контейнерных поездов в т.ч. по коридорам:
      1) ТРАСЕКА - 29 поездов;
      2) Центральный коридор Трансазиатской железнодорожной магистрали (далее - ТАЖМ) - 516 поездов;
      3) Пятый коридор Организаций содружеств железных дорог (далее - ОСЖД) - 46 поездов;
      4) Транссиб - 92 поезда.
      Помимо данных контейнерных поездов были организованы разовые (демонстрационные) отправки 4 (четырех) контейнерных поездов по маршрутам которые не входят в вышеуказанные коридоры:
      1) Аксу 1 - Херсон, 1 поезд с грузом - ферросплавами;
      2) Аксу 1 - Рига - Краста, 1 поезд с грузом - ферросплавами;
      3) Жинишке - Рига - Краста, 1 поезд с грузом - ферросплавами;
      4) Бусловская - Жаксы, с грузом - сельхозтехника.
      Через территорию Казахстана проходят 70 международных воздушных коридоров. Сеть воздушных международных транзитных сообщений за период с 1995 по 2009 годы увеличилась с 5 тыс. км до 75 тыс. км. В аэропортах Алматы, Астаны, Караганды и Атырау регулярно осуществляют дозаправки грузовые ВС Боинг-747 авиакомпаний "EL AL" (Израиль), "KLM" (Нидерланды), "FedEx" (США), и др.
      Начата реализация самого крупного в Казахстане проекта по организации трансконтинентального автотранспортного коридора Западная Европа - Западный Китай, который проходит по территории Казахстана и России с выходом на страны Западной Европы. В составе проекта предусматривается реконструкция всех выходов на коридор из стран Центральной Азии, в том числе из Узбекистана и Кыргызстана. Общая протяженность маршрута составляет 8 445 км, в том числе: по России - 2 233 км, по Казахстану - 2 787 км (подлежит реконструкции - 2 552 км), по Китаю - 3 425 км.
      Порт Актау является составляющей частью трех международных транспортных коридоров: ТРАСЕКА, Север - Юг, Иногейт.
      Общий объем грузов, перевозимый в Каспийском бассейне в водном сообщении, составляет порядка 30 млн. тонн. При этом доля порта Актау составляет около 38 % от суммарного объема.

     **3.1 Сильные и слабые стороны, возможности и угрозы**

**SWOT-анализ транспортной отрасли:**
**Автомобильный транспорт:**

|  |  |
| --- | --- |
| **Сильные стороны** | **Слабые стороны** |
|    1) Развитость конкуренции вперевозках;   2) Высокая оперативность имобильность по сравнению с другимивидами транспорта;   3) Доля автомобильного транспорта вобщем объеме перевезенных пассажироввсеми видами транспорта составляет 99 %;   4) Доля автомобильного транспорта вобщем объеме перевезенных грузов всемивидами транспорта составляет 87 %;   5) Заключение соглашений междуПравительствами стран по международнымперевозкам;   6) Развитость транзитных коридоров;   7) Широкий географический охват;   8) Безальтернативностьавтомобильного транспорта приперевозках пассажиров и грузов накороткие и средние расстояния;   9) Способность круглосуточногооказания услуг;   10) Автодороги для отдельныхрегионов являются единственнымтранспортным сообщением. |    1) Высокий износ и слабое техническоесостояние автотранспортных средств;   2) Высокий уровень дорожно-транспортныхпроисшествий;   3) Низкая квалификация и транспортнаядисциплина водителей;   4) Высокий уровень вредных выбросов ватмосферу;   5) Слабый предрейсовый контрольводительского состава;   6) Не соответствие к требованиямбезопасности большинства нерегулярныхперевозчиков;   7) Недостаточный контроль за перегрузомавтомобилей. |
| **Возможности** | **Угрозы** |
|    1) Повышение уровня качестватранспортных и дорожных услуг;   2) Внедрение экологически безопасныхтехнологий;   3) Внедрение цифровых тахографов вцелях повышения безопасностиавтоперевозок;   4) Внедрение энергосберегающихтехнологий, повышение экономическойэффективности работ;   5) Повышение уровня мультимодальных,контейнерных, контрейлерных перевозок;   6) Развитие транспортныхлогистических систем;   7) Строительство новой,реконструкция и модернизациясуществующей инфраструктуры;   8) Внедрение централизованнойсистемы диспетчерского управления;   9) Разработка новых и переработкасуществующих стандартов с гармонизациейих с международными требованиями;   10) Лицензирование деятельностиавтомобильных перевозчиков. |    1) Увеличение аварийности вследствиевысокого физического износаавтотранспортных средств;   2) Снижение скорости перевозок из-зачрезмерного накопления автотранспортныхсредств на улицах крупных городов;   3) Экологическая опасность в местахбольшого скопления автотранспортныхсредств;   4) Уменьшение числа казахстанскихперевозчиков на международном рынкетранспортных услуг из-за созданияискусственных барьеров в другихгосударствах. |

**Железнодорожный транспорт:**

|  |  |
| --- | --- |
| **Сильные стороны** | **Слабые стороны** |
|    1) Доля железнодорожного транспортав грузообороте всех видов транспортасоставляет более 60 %;   2) Наличие транзитныхжелезнодорожных международныхкоридоров;   3) Полная технологическаясовместимость с железнодорожнымисистемами транспортного пространстваколеи 1520 мм;   4) Географический охват;   5) Безальтернативность железныхдорог при перевозках массовых насыпныхгрузов;   6) Резервы пропускной способности;   7) Способность всесезонногокруглосуточного оказания услугжелезнодорожного транспорта;   8) Геополитическое расположение РК вцентре Евразийского континента. |    1) Значительный физический и моральныйизнос основных средств (инфраструктуры иподвижного состава);   2) Дефицит парка подвижного состава;   3) Низкий уровень внедрения инноваций иавтоматизации процессов;   4) Перекрестное субсидированиепассажирских перевозок за счет грузовых инизкодоходных за счет высокодоходных;   5) Монополизированность в силу высокихбарьеров входа в рынок перевозок;   6) Несовершенная институциональнаяструктура отрасли;   7) Устаревшие технологии и устаревшаябаза технических нормативов;   8) Затратные и непроизводительныетехнологии и методы управленияпроизводством;   9) Недостаточный уровень качества иассортимента оказываемых услугжелезнодорожного транспорта;   10) Отсутствие сети отечественных научно-исследовательских центров. |
| **Возможности** | **Угрозы** |
|    1) Развитие механизма ГЧП;   2) Внедрение передовых технических иэкологических регламентов, стандартов,модернизация активов;   3) Стабильный спрос нажелезнодорожные перевозки исопутствующие услуги;   4) Возможность привлеченияинвестиций, как через открытие рынка,так и за счет продажи пакетов акцийгосударственных компаний;   5) Стимулирование предложения услугна рынке и повышение качества за счетразвития конкуренции придерегулировании тарифов наперевозку;   6) Решения о государственномсубсидировании перевозки социальнозначимых грузов;   7) Решения о государственномсубсидировании обновления подвижногосостава, задействованного впассажирских перевозках;   8) Увеличение доли железнодорожноготранспорта в общем грузообороте ипассажирообороте при дерегулированииуслуг за счет повышения егоконкурентоспособности (качество,ассортимент) в сегментах перевозок.занятых автотранспортом. |    1) Потеря финансовой устойчивостижелезнодорожного транспорта ввиду моральногои физического износа основных средств,устаревших технологий;   2) Риски аварий и техногенных катастрофвследствие высокого износа и отказовоборудования в железнодорожном транспорте;   3) Неполный объем субсидирования убытковперевозчика от перевозок пассажиров посоциально значимым маршрутам изгосударственного бюджета;   4) Зависимость объема грузоперевозок отколебаний мировых цен на сырье;   5) Полная неопределенностьстратегических сценариев будущего присохранении существующих принципов,механизмов и сфер ценового и неценовогоантимонопольного регулирования;   6) Сохранение дискриминационного поотношению к Национальной компании (АО "НК"КТЖ") регулирования на открытых сегментахрынка, приводящего к сепарированию доходныхи убыточных сегментов рынка междучастными и государственным перевозчиком;   7) Политика сдерживания тарифов,приводящая к сокращению активов отрасли;   8) Отказ в субсидировании и сокращениеобъема субсидирования социально значимыхперевозок из государственного бюджета;   9) Снижение спроса на перевозку грузоввследствие строительства промышленныхобъектов ближе к источникам сырья;   10) Появление новых альтернативныхмаршрутов на территории соседних стран,ориентированных на транзитные перевозки. |

**Водный транспорт:**

|  |  |
| --- | --- |
| **Сильные стороны** | **Слабые стороны** |
|    1) Геополитическое расположение РКв центре Евразийского континента;   2) Прохождение основных транзитныхкоридоров между Европой и Азией потерритории Казахстана;   3) Развитость инфраструктурысмежных видов транспорта;   4) Наличие экспортоориентированнойгрузовой базы;   5) Расширение международно-договорной базы с прикаспийскимигосударствами. |    1) Значительный физический и моральныйизнос основных средств;   2) Низкая плотность водных путей;   3) Зависимость от навигационного периодана внутренних водных путях;   4) Высокая конкуренция со стороныприкаспийских стран;   5) Зависимость от портовойинфраструктуры государств-контрагентов;   6) Отсутствие свободного выхода вмировой океан. |
| **Возможности** | **Угрозы** |
|    1) Создание условий для развитиярыночных процессов в транспортнойотрасли;   2) Внедрение энергосберегающихтехнологий и повышение экономичностиработы транспорта;   3) Развитие механизма ГЧП;   4) Активное взаимодействие смеждународными и региональнымиорганизациями по развитиюмеждународных транспортных коридоровРК;   5) Внедрение передовых техническихи экологических регламентов,стандартов, модернизация транспортныхактивов;   6) Переориентация части объемасухих грузов на отечественногоперевозчика;   7) Повышение рентабельностивнутриобластных перевозок воднымтранспортом;   8) Повышение статуса казахстанскихморских специалистов. |    1) В случае реализациимакроэкономических рисковвозможно снижение спроса на транспортныеуслуги, что также скажется на целевыхпоказателях;   2) Опережающий по сравнению с инфляциейрост внутренних цен на энергоносителиприводит к увеличению издержекгосударственных и частных транспортныхпредприятий, расходов на приобретениетоплива;   3) Техногенные и экологические;   4) Недостаточные меры государственнойподдержки отечественного морскогоперевозчика и снижение его конкуренто-способности;   5) Приверженность к традиционным видамтранспорта;   6) Снижение привлекательности морскойотрасли. |

**Авиационный транспорт:**

|  |  |
| --- | --- |
| **Сильные стороны** | **Слабые стороны** |
|    1) Аэропорты Казахстана в основномрасположены на пути воздушных трасс,соединяющих Европу с Азией,Юго-Восточной Азией, вследствие чегоимеется существенный потенциалрасширения международных воздушныхсообщений и увеличения полетовказахстанских авиакомпаний вближнее и дальнее зарубежье;   2) Наличие несколькихальтернативных международныхвоздушных коридоров, соединяющихЕвропу с Азией, Юго-Восточной Азией;   3) Развитость инфраструктурысмежных видов транспорта. |    1) Несовершенная институциональнаяструктура отрасли;   2) Отсутствие гибкой тарифной политики,жесткое регулирование стоимости услуггосударственными органами не позволяютаэропортам в полной мере реализоватьмероприятия по привлечению иностранных ВСдля технических, транзитных посадок ваэропортах;   3) Дорогостоящее авиатопливо и егонедостаточное производство на отечественныхнефтеперерабатывающих заводах приводят кудорожанию стоимости авиационных услуг;   4) Износ основных производственныхфондов (взлетно-посадочные полосы итерминалы) и отсутствие современнойспецтехники для обслуживания ВС западногопроизводства в региональных аэропортах. |
| **Возможности** | **Угрозы** |
|    1) Создание условий для развитиярыночных процессов в транспортнойотрасли;   2) Внедрение энергосберегающихтехнологий и повышение экономичностиработы транспорта;   3) Развитие механизма ГЧП;   4) Активное взаимодействие смеждународными ирегиональными организациями поразвитию международных транспортныхкоридоров РК;   5) Внедрение передовых техническихи экологических регламентов,стандартов, модернизация транспортныхактивов;   6) В Казахстане существуетпотенциал роста платежеспособногоспроса на авиаперевозки;   7) Казахстан обладает большимэкономическим потенциалом и находитсяв выгодном географическом положении.Сеть воздушных линий авиакомпанийфункционирует удовлетворительно;   8) Совершенствование правовойи нормативно-технической базы отрасли,переход на техническое регулирование. |    1) В случае реализациимакроэкономических рисковвозможно снижение спроса на транспортныеуслуги, что также скажется на целевыхпоказателях;   2) Опережающий по сравнению с инфляциейрост внутренних цен на энергоносителиприводит к увеличению издержекгосударственных и частных транспортныхпредприятий, расходов на приобретениетоплива;   3) Сокращение бюджетного финансирования;   4) Риски аварий и техногенных катастрофвследствие высокого износа и отказовоборудования;   5) Сопредельными с Казахстаном странамипроводится активная работа попереориентации потоков транзитноговоздушного движения через свои территории,что может оказать угрозу транзитномуавиатранспортному потенциалу Казахстана;   6) Проблемы и трудности, связанные сотделением авиакомпаний от аэропортов ипоиском авиакомпанией ниши на рынке;   7) Наличие устаревающего и многотипногосамолетного парка, поддержание которого висправном техническом состоянии требуетзначительных усилий и средств, экономическинеэффективного в топливном отношении, несоответствующего экологическим нормам,принятым в большинстве стран мира ималопривлекательного для пассажиров;   8) Значительное количествонерентабельных авиалиний, существованиекоторых не оправдано разумными нуждамиавиакомпаний и экономическимисоображениями. |

**Транспортный контроль:**

|  |  |
| --- | --- |
| **Сильные стороны** | **Слабые стороны** |
|    1) Осуществление государственногоконтроля единым органом;   2) Наличие территориальныхорганов позволяющее обеспечитьконтроль за субъектами;   3) Возможность предупреждения ипрофилактики нарушений на транспортепутем административного воздействия;   4) Применение технических средствконтроля;   5) Использование новых технологий;   6) Расширение нормативно-правовойбазы;   7) Наличие Системы оценки рисковпри осуществлении контроля натранспорте. |    1) Значительный физический и моральныйизнос основных средств (инфраструктуры иподвижного состава);   2) Недостаточный уровень внедренияинноваций и автоматизации процессов;   3) Тяжесть последствий транспортныхпроисшествий;   4) Недостаточная материально-техническаяоснащенность органов транспортного контроля;   5) Недостаточная гармонизациянационального законодательствас международными договорами. |
| **Возможности** | **Угрозы** |
|    1) Совершенствование системыконтроля обеспечения безопасноститехнико-технологических процессовтранспорта;   2) Повышение уровня надежности ибезопасности транспортнойинфраструктуры и процессовтехнического обслуживания;   3) Внедрение передовых техническихи экологических регламентов,стандартов, модернизация транспортныхактивов;   4) Обеспечение сохранности сетиавтомобильных дорог. |    1) Техногенный:ненадлежащее состояние транспортных средств,инфраструктуры, высокая степень износа иморальная устарелость транспортных средств иинфраструктуры;   2) Социогенный:неправомерное вмешательство вфункционирование транспорта, терроризм,хищения, блокирование путей и транспортныхсредств, нарушение правил эксплуатациитехнических средств, несовершенство этихправил и законодательной базы, касающейсятранспортного комплекса;   3) Природный: наводнения, оползни,землетрясения, снежные и песчаные заносы надорогах. |

    **3.2 Основные проблемы в развитии транспортной отрасли**

      В железнодорожной отрасли недостаточно развита сеть железных дорог, растет износ основных средств, дефицит пассажирского подвижного состава; низкий уровень сервиса и отсутствие конкуренции; недостаточное финансирование обновления и развития железнодорожного транспорта; действующие принципы тарифообразования и механизм регулирования исключают ориентированность перевозчика на клиента. Необходимо максимально эффективно реализовать транзитный потенциал страны и привлечь новых (частных) субъектов на развитие железнодорожных линий, которые в свою очередь позволят сформировать конкурентную среду в транспортно-коммуникационном комплексе и увеличить парк транспортных средств.
      Экономическая политика, допускающая на протяжении многих лет перекрестное субсидирование пассажирских перевозок за счет грузовых, а также других отраслей экономики (горнодобывающая, строительная и агропромышленный комплекс) за счет падения железнодорожных тарифов относительно роста цен, приводит к "вымыванию" активов отрасли и ухудшению качества транспортной инфраструктуры государства.
      Накопленный износ основных фондов отрасли создает опасность потери технологической устойчивости железнодорожного транспорта и определяет значительную потребность в инвестициях в обновление вырабатывающих свой ресурс подвижного состава и объектов инфраструктуры.
      Эффективность железнодорожного транспорта, существующий ассортимент, доступность и качество услуг, предоставляемых пользователям, уровень внедрения инноваций в деятельность не в полной мере отвечают современным требованиям рынка.
      В то же время, значительная часть автотранспортной инфраструктуры эксплуатируется за пределами нормативного срока, другая приближается к этому сроку, в связи с чем существенно ухудшается ситуация по безопасности работы транспорта. Отмечается высокая изношенность имеющейся дорожно-эксплуатационной техники; высокая капиталоемкость восстановительных работ; недостаточное финансирование развития сети автодорог республиканского значения и соблюдения межремонтных сроков службы дорог; низкие технические параметры существующих автодорог (по расчетной нагрузке на ось, категории); высокий риск аварийности и смертности на дорогах с двух полосным движением; низкий уровень развития автомобильных дорог областного и районного значений, вследствие недостаточного финансирования из местных бюджетов; отсутствие подъездных автодорог с твердым покрытием к 890 сельским населенным пунктам.
      В сфере гражданской авиации основной проблемой является устаревший парк региональных ВС, не соответствующих стандартам ИКАО, дефицит авиационного персонала, особенно летного состава с уровнем английского языка не ниже 4-го в соответствии с требованиями ИКАО; необходимость совершенствования системы государственного регулирования отрасли гражданской авиации и развития конкуренции в сфере авиауслуг с целью приведения в соответствие с международными требованиями; несоответствие ряда региональных аэропортов международным стандартам ИКАО для приема-выпуска ВС.
      В области водного транспорта наблюдается недостаточная мощность портовой инфраструктуры, слабая развитость сервисной инфраструктуры, дефицит квалифицированных отечественных специалистов, необходима реконструкция судоходных шлюзов; недостаточное количество торгового флота; износ государственного технического флота.

**3.3 Анализ действующей политики государственного**
**регулирования развития отрасли**

      С принятием Закона РК от 21 сентября 1994 года "О транспорте в Республике Казахстан" создана правовая основа транспортной отрасли, отвечающая новым социально-экономическим условиям. Разделены функции государственного управления и хозяйственной деятельности, создана адекватная рыночным условиям система государственного регулирования транспортной деятельности.
      В железнодорожной отрасли Казахстана государство выполняет три различные по целям и содержанию миссии:
      1) государство как регулятор;
      2) государство как собственник и поставщик услуг на транспортном рынке;
      3) государство как Заказчик и источник финансирования общественно-значимых услуг и инвестиций в отрасли.
      Согласно законодательству ценовое регулирование основывается на балансе интересов поставщиков услуг и потребителей и, как следствие, должно обеспечить максимальное приближение к "справедливым" рыночным ценам.
      На практике ценовое регулирование используется как инструмент макроэкономической политики для удержания роста железнодорожных тарифов в целях поддержки товаропроизводителей, а также как инструмент социально-экономической политики, обеспечивающей перекрестное субсидирование социально-значимых услуг со стороны рентабельных услуг.
      В период с 1997 по 2009 годы динамика роста железнодорожных тарифов составила, в среднем, 5,8 % в год, тогда как индекс потребительских цен ежегодно увеличивался, в среднем, на 9,1 %, а индекс цен промышленности на 13,3 %.
      Это конфликтует с задачами государства, как собственника практически всего производственно-технического комплекса железнодорожного транспорта, которые сводятся к обеспечению текущей и долгосрочной финансовой устойчивости отрасли.
      Сдерживающая политика ценового регулирования привела к тому, что на сегодняшний день средний уровень железнодорожных тарифов Казахстана в 2,3 раза ниже среднего уровня тарифов РФ и в 1,7 раз ниже тарифов Белоруссии (сравнение в рамках экономической политики в странах Единого таможенного союза).

*Диаграмма 4. Сравнение уровня тарифов на перевозку грузов по видам сообщений по железным дорогам Казахстана, Белоруссии, России (на 500 километров)*

      В действующей бюджетной политике предусмотрено частичное субсидирование убытков перевозчиков, связанных с осуществлением пассажирских перевозок по социально значимым сообщениям, и никак не предусмотрены обязательства государства по субсидированию субъектов железнодорожного транспорта как поставщиков социально значимых услуг (объекты малодеятельной железнодорожной инфраструктуры).
      В период с 2005 по 2009 годы ежегодная сумма выделяемых субсидий из государственного бюджета составила в среднем 9 миллиардов тенге (менее 25 % от потребного объема субсидий).
      Кроме этого, убытки от осуществления пассажирских перевозок частично покрывались АО "НК "КТЖ" за счет предоставления временного понижающего коэффициента к тарифам на услуги МЖС, а также установления тарифа на услуги локомотивной тяги для пассажирских перевозок ниже себестоимости.
      Таким образом, общий объем выделенных из республиканского и местных бюджетов субсидий на покрытие убытков пассажирских перевозчиков за 2005 - 2009 годы составил 46 124 млн. тенге.
      При этом общий объем кросс субсидирования пассажирских перевозок (т.е. с учетом частных пассажирских перевозчиков) за тот же период составил 89 633,3 миллиона тенге, в том числе: 37 739,4 млн. тенге путем предоставления АО "НК "КТЖ" пассажирским перевозчикам временного понижающего коэффициента к тарифам на услуги МЖС; и 51 894 млн. тенге путем установления АО "Локомотив" тарифа на услуги локомотивной тяги для пассажирских перевозок ниже себестоимости.
      На диаграмме 5 представлены объемы субсидирования и государственных инвестиций в железнодорожную отрасль в отдельных странах.

*Диаграмма 5. Международный опыт экономической политики железнодорожного транспорта*

      **БЮДЖЕТНОЕ СУБСИДИРОВАНИЕ**
      **ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА (МЛН. ДОЛЛ. США)\***

      *См. бумажный вариант*

      АО "НК "КТЖ", как поставщик услуг МЖС, и некоторые ее дочерние организации включены в Регистр субъектов естественной монополии по нескольким видам профильной и профильно-вспомогательной деятельности и регулируются Агентством Республики Казахстан по регулированию естественных монополий (далее - АРЕМ).
      Существующая практика государственного ценового регулирования железнодорожного транспорта:
      1) не учитывает специфические нужды клиентов регулируемых поставщиков услуг по перевозке;
      2) базируется на приоритете конъюнктурных целей над долгосрочными и недофинансировании капитальных вложений;
      3) предусматривает "разрешительный" характер на осуществление хозяйственной деятельности на основе законодательных норм, не имеющих рациональной концептуальной основы;
      4) не предусматривает механизм автоматического индексирования уровня тарифов в соответствии с мировой практикой и предсказуемости их изменения на среднесрочную перспективу для потребителей;
      5) включает процедурные механизмы, которые не позволяют своевременно устанавливать тарифы в соответствии с актуальной экономической конъюнктурой и не обеспечивают реализацию главного критерия установления тарифов в соответствии с законодательством.
      Следствием существующей практики регулирования АО "НК "КТЖ", при которой в долгосрочном периоде, средний рост тарифов ниже уровня инфляции, является систематическое недоинвестирование в ее основные средства. Это привело не только к критическому уровню износа активов, но и к реальному дефициту казахстанских вагонов для обслуживания перевозок. Как указано по итогам 2008 года 20 % погрузки в Казахстане обеспечивается неказахстанскими вагонами.
      В этом заключается системный долгосрочный эффект действующей регуляторной модели. Механизм регулирования на основе годовых тарифных смет приводит к утере "стратегического фокуса" ценообразования - приоритету конъюнктурных целей тарифного регулирования.
      По виду деятельности в государственный Реестр субъектов рынка, занимающих доминирующее (монопольное) положение на товарных рынках соответствующих услуг, включены АО "НК "КТЖ" (услуга по перевозке грузов), АО "Қазтемiртранс" (услуга по предоставлению вагонов в пользование), АО "Локомотив" (услуги локомотивной тяги) и ряд предприятий группы компаний АО "Пассажирские перевозки". При этом анализ рынка, на основании которого АО "НК "КТЖ" и АО "Қазтемiртранс" включены в Реестр, не в полной мере учитывает продуктовые и географические границы рынка и интермодальную конкуренцию со стороны других видов транспорта.
      Существующее регулирование цен не позволяет реализовывать маркетинговую продуктовую программу, направленную на увеличение продаж и доходов перевозчика, например, ввод на рынок новых продуктов, таких как, ускоренные перевозки или перевозки в поездах по твердым ниткам графика (расписаниям), способных конкурировать с автомобильными перевозками в соответствующих нишах. В результате, потребители услуг лишены возможности получения качественных и конкурентоспособных услуг.
      Фиксированные регулируемые тарифы на перевозку грузов приводит к: недополучению перевозчиком доходов при увеличении цен на продукцию, потере конкурентоспособности товара при уменьшении цен и увеличения доли транспортной составляющей, возможному снижению объемов грузоотправки, вследствие снижения цен на продукцию.
      Приказами АРЕМ от 25 мая 2004 года № 242-ОД и от 5 июля 2004 года № 300-ОД "О тарифах АО "НК "КТЖ" на услуги магистральной железнодорожной сети" с 20 июля 2004 года утверждены и введены в действие тарифы на услуги МЖС при перевозке грузов железнодорожным транспортом, получаемые путем пропорционального разделения базовых ставок Прейскуранта № 10-01 (1989 года издания) на составляющие: инфраструктурную и грузовые перевозки.
      В соответствии с данным решением тарифы на перевозку грузов железнодорожным транспортом формируются из четырех составляющих: тарифов на услуги МЖС, локомотивной тяги, грузовой и коммерческой работы и пользование вагонами и контейнерами.
      Действующие грузовые тарифы рассчитываются на основе разделенных базовых ставок с применением коэффициентов индексации, утверждаемых АРЕМ и вводимых для отражения уровня инфляции и увеличившихся затрат на оказание услуг железнодорожного транспорта.
      Тарифному регулированию подлежит плата, вносимая перевозчиками за услуги МЖС, остальные составляющие железнодорожного тарифа относятся к конкурентному сектору, но в настоящее время подлежат ценовому регулированию со стороны АРЕМ, как цены на услуги субъектов, занимающих доминирующее положение в соответствии с антимонопольным законодательством РК.
      До сегодняшнего времени тарифы на услуги МЖС не применяются в транзакциях между "оператором МЖС" и "грузовыми перевозчиками", поскольку они являются частью одной компании.
      Существующая система тарифов на услуги по перевозке грузов неадекватна современной экономической ситуации и отраслевой модели, так как:
      1) таблицы для расчета тарифов основаны на данных 1989 года и рассчитываются за полную услугу перевозки с учетом среднесетевых условий железных дорог Союза советских социалистических республик (объем и структура перевозок, производственные показатели);
      2) используемая единица измерения (тонно-километры нетто) не подходит для оценки услуг инфраструктуры;
      3) не предусматривается оформление перевозки порожнего вагона инвентарного парка;
      4) структура тарифных таблиц Прейскуранта № 10-01 подразумевает элементы неравного установления платы за пользование услугами МЖС при перевозке грузов подвижными составами, принадлежащими АО "НК "КТЖ" или находящимися в частном владении;
      5) применяемая ценовая дискриминация (дифференциация тарифов) в установлении цен на услуги по перевозкам не обоснована, как в отношении используемого перечня видов грузов, так и в целом.
      Тарифы действующих расчетных таблиц зависят от расстояния перевозки, веса груза, вида подвижного состава, нормативов погрузки, принадлежности вагонов (АО "НК "КТЖ" или приватного парка), особых характеристик (опасный груз, негабаритный и так далее).
      Существующая сегодня дифференциация тарифов по отдельным категориям перевозок (видам сообщения и родам грузов) стала результатом систематического применения дифференцированного подхода к потребителям, в зависимости от уровня их платежеспособности, путем дифференцированного установления коэффициентов индексации тарифных ставок Прейскуранта на отдельные рода грузов и виды сообщений.
      Дифференциация железнодорожных тарифов на 17 % обусловлена технологическими факторами (дифференциацией базовых ставок прейскуранта в зависимости от дифференциации производственных факторов, задействованных в каждой отдельной категории перевозок) и на 83 % нетехнологическими факторами. В то же время в РФ влияние нетехнологических факторов на дифференциацию составляет 27 %, а технологических факторов 73 %.
      Как следствие тарифный дисбаланс в РФ значительно меньше, чем в Казахстане. Коэффициент тарифного дисбаланса (отношение самого высокого тарифа за перевозку 1 тонны груза к самому низкому) в Казахстане составляет 9,4, а в России 3,7.
      Экономика, общество и государство предъявляют к железнодорожной отрасли современные требования, которые не могут быть обеспечены при текущем состоянии отрасли.
      Для обеспечения развития отрасли и экономики в целом, повышения эффективности и качества услуг, привлечения инвестиций в обновление активов необходимо реализовать комплекс мероприятий по реформированию экономической модели и институциональной структуры отрасли, развитию импортозамещающих производств.
      Признавая объективные и субъективные факторы, постановлением Правительства РК от 29 мая 2001 года № 726 утверждена Концепция развития автодорожной отрасли РК на 2001 - 2008 годы. Целью, которой являлось определение основ формирования государственной политики в автодорожной отрасли, поддержание и модернизация сети автомобильных дорог, установление приоритетов ее развития, создание устойчивой финансовой основы и необходимой нормативной правовой базы, адекватных текущим и перспективным направлениям государственной политики в автодорожной отрасли.
      Цели и задачи, поставленные Концепцией, нашли свое отражение в Отраслевой программе развития автодорожной отрасли на 2001 - 2005 годы, утвержденного Указом Президента РК от 28 ноября 2001 года № 730.
      В 2001 году с целью регулирования правовых, организационных и экономических основ государственного управления автомобильными дорогами РК, их строительства, эксплуатации и развития в интересах государства и пользователей автомобильными дорогами принят Закон РК от 17 июля 2001 года "Об автомобильных дорогах".
      В период с 2001 по 2009 год в Закон РК от 17 июля 2001 года "Об автомобильных дорогах" восемь раз вносились изменения направленные на совершенствование деятельности автодорожной отрасли.
      Законом РК от 17 июля 2001 года "Об автомобильных дорогах" предусмотрена возможность создания платных автомобильных дорог.
      Общественные отношения, возникающие в сфере автомобильного транспорта, регулируются Законом РК от 4 июля 2003 года "Об автомобильном транспорте".
      Указанным Законом РК были определены следующие принципы осуществления деятельности в сфере автомобильного транспорта:
      1) приоритета безопасности, защиты жизни и здоровья людей, охраны природы и культурных ценностей;
      2) равенства прав физических и юридических лиц при осуществлении - работ и услуг в сфере автомобильного транспорта;
      3) обеспечения свободы выбора потребителю услуг;
      4) обеспечение свободы цен на работы и услуги.
      В период с 2004 по 2010 годы в Закон РК неоднократно вносились изменения, направленные на совершенствование регулирования в сфере автомобильного транспорта.
      Законом РК от 5 июля 2008 года "О внесении изменений и дополнений в некоторые законодательные акты РК по вопросам концессии" были внесены поправки в Налоговый, Бюджетный и Земельный кодексы, в Законы РК от 17 июля 2001 года "Об автомобильных дорогах", от 8 января 2003 года "Об инвестициях" и ряд других Законов РК, что способствовало совершенствованию механизмов внедрения платных автомобильных дорог.
      Автодорожная отрасль регулируется 24 законодательными актами РК и международными соглашениями, 44 подзаконными нормативными правовыми актами, в том числе 3 технических регламента по требованиям безопасности при эксплуатации автомобильных дорог и при проектировании автомобильных дорог, а также 187 нормативно-технических актов.
      В настоящее время вносятся изменения в некоторые законодательные акты РК в области транспорта, которые направлены на дальнейшее совершенствование законодательной базы в автодорожной отрасли.
      Предусматривается внесение изменений в Земельный кодекс (в части предоставления земельных участков придорожной полосы юридическим и физическим органам, во временное землепользование местным исполнительным органам, исключая возможность их предоставления в частную собственность. Также установлен запрет на строительство капитальных зданий и сооружений (жилых домов, пунктов питания и торговли, и др. объектов сервиса) вдоль полосы отвода автомобильной дороги общего пользования. Строительство данных объектов будет осуществляться только в придорожной полосе.
      В целях ускорения изъятия земельных участков для государственных нужд, установлен срок выкупа земельных участков (уведомление) до 6 месяцев), и в Закон РК от 17 июля 2001 года "Об автомобильных дорогах" (в части передачи автомобильных дорог общего пользования областного или районного значения на безвозмездное пользование юридическим лицам для проведения капитальных и текущих ремонтов, содержания этих дорог, при необходимости построения дорожно-эксплуатационных управлений вдоль дорог. В целях улучшения компетенции уполномоченного органа по автомобильным дорогам и местных исполнительных органов установлено разграничение утверждения перечня и наименования автомобильных дорог общего пользования областного и районного значения. Кроме того, в компетенцию уполномоченного государственного органа включена функция по утверждению нормативно-технических документов.
      Правовые, организационные, экономические и международные основы государственного управления в сфере торгового мореплавания и регулирования отношений, связанных с перевозкой пассажиров, багажа и грузов, обеспечения безопасности на морском транспорте определены Законом РК от 17 января 2002 года "О торговом мореплавании".
      В период с 2002 по 2009 год в Закон РК от 17 января 2002 года "О торговом мореплавании" восемь раз вносились поправки, направленные на совершенствование регулирования деятельности морского транспорта.
      С целью создания национального морского торгового флота на основе высокоорганизованной портовой инфраструктуры, в полном объеме обеспечивающего потребности страны в морских внешнеторговых грузоперевозках, способствующего реализации экономико-географического потенциала Казахстана, постановлением Правительства РК от 13 июля 2004 года № 763 утверждена Программа создания национального морского торгового флота на 2004 - 2006 годы.
      Следующим этапом для развития морского транспорта РК является Программа развития морского транспорта РК на 2006 - 2012 годы, утвержденная постановлением Правительства РК от 26 сентября 2006 года № 916. Цель программы - создание современного высокотехнологичного морского транспорта, в полном объеме обеспечивающего потребности страны в экспортно-импортных, каботажных и транзитных грузоперевозках, и обладающего современной технической базой.
      Общественные отношения в сфере внутреннего водного транспорта при осуществлении судоходства, перевозке пассажиров, багажа и грузов регулируются Законом РК от 6 июля 2004 года "О внутреннем водном транспорте".
      Согласно вышеуказанному Закону РК, деятельность в сфере внутреннего водного транспорта осуществляется на основе следующих основных принципов:
      1) приоритета безопасности судоходства, защиты жизни и здоровья людей, охраны природы и экологической безопасности;
      2) равенства прав физических и юридических лиц при выполнении работ и оказании услуг на внутреннем водном транспорте;
      3) обеспечения свободы выбора перевозчика потребителем услуг;
      4) обеспечения свободы цен на выполнение работ и оказание услуг. В период с 2006 по 2010 год в Закон РК от 6 июля 2004 года "О внутреннем водном транспорте" восемь раз вносились поправки, направленные на совершенствование деятельности внутреннего водного транспорта.
      В соответствии с Законом РК от 21 сентября 1994 года "О транспорте в Республике Казахстан" транзитные перевозки грузов и пассажиров через территорию РК осуществляются железнодорожным, воздушным, автомобильным, морским и внутренним водным транспортом по дорогам, трассам и водным путям, открытым для межгосударственных сообщений в соответствии с действующим законодательством РК, международными соглашениями и договорами.
      Некоторые аспекты осуществления транзитных перевозок по территории РК установлены Законами РК от 4 июля 2003 года "Об автомобильном транспорте", от 8 декабря 2001 года "О железнодорожном транспорте", от 6 июля 2004 года "О внутреннем водном транспорте", от 17 января 2002 года "О торговом мореплавании", от 20 декабря 1995 года "Об использовании воздушного пространства и деятельности авиации".
      Правовые и организационные основы государственного регулирования деятельности лиц в сфере гражданской авиации РК установлены Законами РК от 20 декабря 1995 года "Об использовании воздушного пространства и деятельности гражданской авиации" и от 15 декабря 2001 года "О государственном регулировании гражданской авиации".
      В целях реализации Стратегии развития РК на период до 2030 года и указанных Законов РК, постановлением Правительства РК от 21 марта 2003 года № 291 утверждена Программа развития отрасли гражданской авиации на 2003-2005 годы.
      Целью программы являлось создание эффективной авиатранспортной системы государства, отвечающей международным требованиям и обеспечивающей удовлетворение нарастающей потребности государства и граждан в качественных авиационных услугах.
      Большинство норм этих Законов были разработаны в переходный период к рыночной экономике, на этапе формирования отечественной гражданской авиации, которые составлены к требованиям эксплуатации и обслуживанию ВС советского производства, что не соответствуют динамике развития отрасли, поскольку на сегодняшний день основной объем авиаперевозок осуществляется на ВС западного производства.
      В связи с тем, что отношения в области гражданской авиации регулируются нормами двух вышеуказанных Законов РК, предмет которых регулирует однородный круг общественных отношений, в соответствии с пунктом 8 Правил организации законопроектной работы в уполномоченных органах, утвержденных постановлением Правительства РК от 21 августа 2003 года № 840, принято решение об объединении предметов вышеупомянутых законодательных актов РК в единый нормативный правовой акт, который позволит систематизировать законодательство РК в сфере гражданской авиации.
      Таким образом, регулирование деятельности гражданской авиации, как целостной системы государственного регулирования, будет реализовано в новом Законе РК от 15 июля 2010 года "Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации".
      Одновременно с целью законодательного урегулирования отношений, связанных с вопросами совершенствования деятельности гражданской авиации, вышеуказанному Закону РК подписан сопутствующий Закон РК от 15 июля 2010 года "О внесении изменений и дополнений в некоторые законодательные акты Республики Казахстан по вопросам гражданской авиации".
      Указанные Законы РК предусматривает необходимость внедрения европейских авиационных требований (JAR), конвенций Международной организации гражданской авиации, обеспечения авиационной безопасности в аэропортах и на борту ВС, создания эффективной системы профилактики и предупреждения правонарушений на ВС гражданской авиации.
      Государственная политика в сфере авиации проводится по следующим направлениям:
      1) обеспечение необходимого уровня государственного регулирования в рамках каждого элемента системы гражданской авиации;
      2) осуществление мероприятий по контролю за соблюдением мер безопасности на воздушном транспорте;
      3) повышение доступности авиационных услуг.
      Согласно действующему законодательству РК регулярные перевозки по авиамаршрутам, осуществляемые на основании решений Правительства РК или уполномоченного им государственного органа, а также перевозки, осуществляемые на основании решений местных исполнительных органов, не обеспечивающие уровень дохода, необходимый для эффективного функционирования авиамаршрута, подлежат субсидированию за счет средств, предусмотренных в соответствующем бюджете.
      Преобладание транзитного потока в воздушном пространстве республики и высокая конкуренция с сопредельными странами требуют постоянного применения гибкой и прозрачной политики ценообразования в аэронавигационных услугах, в том числе аэропортовые услуги и услуги по перевозке. В области международного сотрудничества в период с 2005 по 2009 годы заключены три договора в области многостороннего сотрудничества, подписаны два соглашения о воздушном сообщении, заключены четыре меморандума о взаимопонимании, позволяющие выполнять регулярное воздушное сообщение.
      Указом Президента РК от 23 марта 2008 года Казахстан присоединился к Конвенции о международных гарантиях в отношении подвижного оборудования применительно к авиационным объектам, что способствует снижению рисков по лизинговым и кредитным операциям казахстанских предприятий при взятии в лизинг/аренду авиационной техники за счет предоставления правительственных гарантий, как собственнику авиационной техники, так и кредитору.

**3.4 Обзор позитивного зарубежного опыта**

      Реформы железнодорожного транспорта осуществлены в Северной и Южной Америке, странах ЕС, Японии, Австралии и других странах. Страны ЕС, Латинской Америки и Австралию можно считать наиболее продвинутыми в отношении реформирования.
      Отличие ситуации в Северной Америке от ситуации в Казахстане заключается в том, что в этом регионе железные дороги всегда были в частной собственности и конкурировали между собой. Регулирование сектора существовало и в этих странах, однако основа его отличалась от регулирования в странах ЕС и Латинской Америки, которые по своим условиям находятся ближе к ситуации с железными дорогами в Казахстане. Все железнодорожные сети в странах ЕС и Латинской Америки ранее находились в собственности государства и являлись квази-монополистическими, что очень схоже с ситуацией в Казахстане. Более того, в Европе, как и в Казахстане, железнодорожные пути используются для осуществления как пассажирских, так и грузовых перевозок, что противоположно ситуации в США и Канаде, где лишь на ограниченных полигонах работают пассажирские поезда (М-Тrасk и ViaRail).
      Реформа в Северной Америке включала: дерегулирование деятельности, разделение по категориям железных дорог на дороги 1 класса, местные и региональные дороги. С учетом существующей конкуренцией вертикально-интегрированных дорог 1 класса этого оказалось достаточно для повышения производительности дорог в 2 раза и такого же снижения стоимости услуг в течение 5 лет после дерегулирования.
      В других регионах дерегулирование сопровождалось внедрением конкуренции в отрасли.
      Существует три основных модели с доступом независимых операторов-перевозчиков на рынок:
      1) сохранение вертикально-интегрированной железной дороги с законодательно закрепленным доступом к инфраструктуре;
      2) полное (институциональное) разделение железной дороги на перевозочную компанию и менеджера (оператора) инфраструктуры;
      3) организационное разделение железной дороги на перевозочную компанию и менеджера (оператора) инфраструктуры.
      Все три типа конкурентных моделей встречаются в странах ЕС. Первая модель также реализована в Австралии и некоторых других странах.

*Таблица 3. Типы конкурентных моделей железнодорожного транспорта в странах Европейского Союза*

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Полное разделение | Организационное разделение | Вертикально- интегрированная компания |
| Отделение прав владения инфраструктурой | Холдинговые компании |
| (Шведская модель)ВеликобританияФинляндияДанияНидерландыНорвегияИспанияПортугалияСловакияЛитва | (Французская модель)ЧехияЭстонияВенгрияСловенияЛюксембург | (Германская модель)АвстрияБельгияИталияЛатвияПольшаГреция | ИрландияСеверная Ирландия |

      Эффект от реализации реформы можно оценить на основе изменения показателей деятельности железнодорожного транспорта в странах ЕС

*Диаграмма 6. Опыт зарубежных стран*

      В РФ реформа железнодорожного транспорта осуществляется с 2001 года, когда постановлением Правительства РФ была утверждена долгосрочная программа поэтапного реформирования железнодорожного транспорта.
      Согласно указанной программе в российской реформе принята европейская модель реформирования с разделением перевозочной деятельности и инфраструктуры и обеспечением недискриминационного доступа на рынок независимым перевозчикам. В настоящее время обсуждаются корректировки целевой модели отрасли. В качестве альтернативы предлагается модель, предусматривающая более узкую сферу открытого конкурентного рынка, связанного с деятельностью по оперированию вагонами, и относящая к монопольной сфере перевозки грузов и инфраструктуру. При этом рынок пассажирских перевозок должен быть открыт для независимых перевозчиков собственными вагонами и локомотивами.
      Существуют общие тенденции реформирования железнодорожного транспорта, связанные с либерализацией и дерегулированием, усилением коммерческой ориентации железнодорожной компании, внедрением конкуренции.
      Реализация принципов реформирования железнодорожного транспорта и выбор модели имеют свою специфику в каждой стране в зависимости от социально-экономической среды и конкретных условий работы железнодорожного транспорта, а именно структуры перевозок: соотношения грузовых и пассажирских перевозок, массовых насыпных и промышленных грузов, маршрутных и повагонных перевозок, географических условий и экономической политики в железнодорожной отрасли.
      В рамках разработки настоящей Программы проведен сравнительный анализ исходных условий реформирования железнодорожного транспорта РФ и Казахстана.

*Рисунок 2. Структурные логистические условия железных дорог*

*См. бумажный вариант.*

      *Рисунок 3. Исходные экономические условия*

*См. бумажный вариант.*

      Законодательно принятый в Казахстане в 2001 году европейский подход к реформированию железнодорожного транспорта соответствует исходным условиям функционирования железнодорожного транспорта и должен быть реализован на основе корректировки действующей институциональной структуры и комплексной реформы экономической модели отрасли.
      За последние годы транспортная ситуация изменилась принципиально: выросли объемы перевозок, нагрузки на ось транспортных средств, интенсивность движения. В настоящее время особое значение приобретают новые технологии, применяемые в дорожном строительстве, способные повысить эффективность государственных инвестиций. Увеличение объемов дорожных работ обязательно должно быть сопряжено с ростом применения инновационных решений в части новых технологий и дорожно-строительных материалов.
      В настоящее время при строительстве первого автобана "Астана - Щучинск" применена германская технология строительства дорог из цементобетона на 96 км и американский опыт по устройству покрытия из щебеночно-мастичного асфальтобетона на 128 км. Данные технологии применяются в указанных странах в течение нескольких лет и хорошо зарекомендовали себя в период эксплуатации. Также на примере опыта зарубежных стран как Германия, Австрия, США, Канада, Китай, Корея стали широко применяться геосинтетические материалы, стабилизирующие конструктивные слои земляного полотна и дорожной одежды.
      За последние годы в зарубежных странах, как Австрия, Германия, США, Япония, Китай развивается сеть платных дорог. Наиболее развитая сеть платных дорог в мире - в Японии (9200 км). С 2010 года предусмотрена начало реализации концессионных проектов в Республике Казахстан, которая позволит снять нагрузку на бюджет и одновременно привести особо загруженные участки дорог Казахстана в соответствие с международными требованиями.
      Как показывает, анализ развития автодорог других стран сегодня за последние 10 лет широко используются интеллектуальные транспортные системы на автодорогах, которые в значительной степени повышают безопасность движения и создают комфорт для пользователей дорог. Данные системы планируется применить на казахстанских дорогах, в первую очередь на проектах реализуемых в рамках концессии, на основных международных маршрутах, с последующим внедрением на других участках дорожной сети.
      Зарубежный опыт проведения государственной политики в области развития авиатранспорта можно рассмотреть на примере России. Казахстанская авиационная деятельность имеет схожую с Россией ситуацию на мировом рынке авиационных услуг. Имеют место аналогичные задачи в части реализации некоторых аспектов стратегии развития авиатранспорта.
      Российский рынок авиаперевозок особо не ощутил на себе последствия мирового кризиса. Это произошло из-за его изолированности от мировой транспортной системы. Доля Российского рынка в общем объеме международных авиаперевозок крайне невелика и достигает 2,5 % всего мирового рынка.
      В условиях кризиса для авиационной отрасли главное - правильно сформировать конкурентную стратегию развития на целевом рынке. В России разработана и реализуется "Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года" (далее - Стратегия). Основными целями Стратегии по развитию авиатранспортной отрасли являются:
      1) развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей ускорение товародвижения и снижение транспортных издержек в экономике;
      2) повышение доступности услуг транспортного комплекса для населения;
      3) повышение конкурентоспособности транспортной системы Российской Федерации и реализация транзитного потенциала страны;
      4) повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы.
      Особое место в модернизации и развитии наземной инфраструктуры воздушного транспорта будет занимать национальная опорная сеть аэродромов, состоящая из аэродромов международных и внутрироссийских узловых аэропортов и не узловых аэропортов, обеспечивающих связность сети, стратегическое единство и безопасность авиационных связей. Предусматривается формирование трехуровневой сети аэродромов по видам обслуживаемых линий, включающей в себя аэродромы федерального, регионального и местного значения.
      Организация воздушных перевозок на базе узловых аэропортов, обеспечивающих концентрацию и распределение пассажиро- и грузопотоков, позволит оптимизировать маршрутную сеть, повысить эффективность перевозок, осуществить специализацию аэропортов.
      Предусматривается дальнейшее развитие инфраструктуры аэронавигационной системы России путем строительства новых и реконструкции действующих объектов.
      Важной задачей является обеспечение сбалансированного развития всей инфраструктуры воздушного транспорта - наземной авиатранспортной инфраструктуры, системы топливо обеспечения полетов гражданской авиации, инфраструктуры технического обслуживания и ремонта ВС, аэронавигационного обслуживания и метеорологического обеспечения полетов ВС, системы авиационно-космического спасания, медицинского обеспечения полетов и неавиационного бизнеса в аэропортах.
      Повышение доступности и качества услуг воздушного транспорта для потребителей будет достигнуто за счет:
      1) удовлетворения спроса путем расширения спектра и географии авиатранспортных услуг, развития парка современных ВС, приведения структуры предложения авиаперевозок и авиационных работ к структуре спроса на них;
      2) повышения безопасности функционирования воздушного транспорта, в том числе экологической, до мирового уровня;
      3) обеспечения доступности услуг воздушного транспорта для основной части населения;
      4) расширения сфер рационального использования гражданской авиации, развития авиации общего назначения и деловой авиации.
      Повышение ценовой доступности авиаперевозок будет осуществляться за счет:
      1) снижения себестоимости перевозок путем развития конкуренции между авиакомпаниями, повышения интенсивности эксплуатации и оптимизации парка ВС;
      2) сдерживания роста аэропортовых сборов и ставок на наземное обслуживание авиакомпаний путем увеличения дополнительных доходов аэропортов от неавиационной деятельности;
      3) реализации гибкой тарифной политики в отношении различных категорий потребителей услуг и классов обслуживания, в том числе путем создания "дешевых" авиакомпаний.
      В целях повышения конкурентоспособности транспортной системы и реализации транзитного потенциала страны планируется обеспечить развитие сети крупных международных узловых аэропортов и обновление парка ВС авиаперевозчиков.
      Основными задачами Стратегии в рамках интеграции в мировое транспортное пространство и реализации транзитного потенциала страны являются:
      1) развитие технических и технологических параметров международных транспортных коридоров, обеспечивающих их конкурентоспособность на уровне мировых аналогов;
      2) реализация законодательных и других государственных методов регулирования, обеспечивающих содействие увеличению доли участия российских транспортных организаций в перевозках экспортных и импортных грузов, а также грузов между третьими странами;
      3) интеграция в международное транспортное пространство, в первую очередь, в рамках Евразийского экономического сообщества и Шанхайской организации сотрудничества, включая формирование контейнерных мостов, развитие международного сотрудничества в области транспорта в других международных транспортных организациях и с другими торговыми партнерами России, расширение участия в системе международных соглашений и конвенций в области транспорта;
      4) мотивирование создания национальных и интернациональных транспортных компаний, способных конкурировать с мировыми компаниями, расширение участия в крупных международных транспортных проектах.
      Реализация этих задач требует развития международного сотрудничества в области транспорта, которое позволит увеличить объем перевозок на международных воздушных линиях отечественными авиакомпаниями, обеспечить возрастающие потребности авиаперевозчиков в качественном обслуживании и пропускной способности аэропортовой инфраструктуры. Обновление парка ВС авиаперевозчиков РФ повысит их конкурентоспособность, даст им возможность соответствовать текущим и перспективным требованиям Российского авиатранспортного рынка.
      В целях повышения комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы будут обеспечены защита авиатранспортной системы от актов незаконного вмешательства в ее деятельность, развитие учебных заведений и центров подготовки персонала гражданской авиации, медицинского центра гражданской авиации, технического обеспечения государственного контроля и надзора в сфере транспорта.
      Это позволит значительно сократить количество инцидентов на воздушном транспорте и материальный ущерб от них, повысить имидж воздушного транспорта как безопасного вида транспорта, ликвидировать дефицит квалифицированных кадров летного состава и наземного авиационного персонала, улучшить техническую оснащенность учебного процесса подготовки авиационного персонала и обеспечить его соответствие современным требованиям безопасности полетов и обслуживания авиаперевозок, обеспечить сохранность здоровья авиационного персонала и авиационной техники.
      В настоящее время в КНР уже в основном сложилась сеть прямых международных авиалиний, связывающих Китай с различными районами мира, за исключением Южной Америки. На службе гражданской авиации Китая - самые последние модели самолетов мира, такие как Боинг-777, Боинг-747, Боинг-767, Боинг-757, Боинг-737, Аэробус-340, Аэробус-310, Аэробус-320, МЛ-82, МД-90.
      Китай принимает активное участие в деятельности международных организаций гражданской авиации, сегодня Китай уже присоединился к большей части международных конвенций. Из действующих ныне аэропортов, а их в Китае насчитывается более 163, 31 аэропорт уже зарегистрирован в международной организации гражданской авиации ИКАО и может обслуживать международные рейсы.
      По мере продолжительного развития китайской экономики к 2020 г. количество аэропортов в Китае превысит 240 ед., общий объем воздушных перевозок составит более 140 млрд. ткм, пассажирские перевозки - 700 млн. чел.
      Регулярное воздушное сообщение между РК и Китайской Народной Республикой (далее - КНР) осуществляется на основе заключенного межправительственного Соглашения о воздушном сообщении от 18 октября 1993 г. и Меморандума о воздушном сообщении между Казахстаном и Китаем, подписанного авиационными властями 16 апреля 2007 г. (далее - Меморандум).
      В соответствии с положением Меморандума с каждой стороны может быть назначено только два регулярных авиаперевозчика. Назначенными авиаперевозчиками со стороны РК является авиакомпании "Air Astana" и "SCAT", со стороны Китая - авиакомпании "China Southern Airlines" и "Hainan Airlines". А также предусмотрено выполнение регулярного авиасообщения казахстанскими назначенными авиаперевозчиками по маршрутам Алматы - Пекин/Урумчи, Астана - Урумчи, Шымкент/Усть-Каменогорск - Урумчи, китайскими назначенными перевозчиками Пекин/Урумчи - Алматы, Урумчи — Астана, Урумчи - Шымкент/Усть-Каменогорск.
      Кроме того, согласно Меморандуму, существует ограничение по количеству регулярных рейсов в неделю между Казахстаном и Китаем. По состоянию на 1 июня 2008 г. число рейсов для каждой стороны составляло девять, а с 1 января 2009 г. десять. В настоящее время при выполнении полетов в КНР Республика Казахстан использует 7 рейсов в неделю и КНР в Казахстан 7 рейсов.

**4. Цель, задачи, целевые индикаторы и показатели**
**результатов реализации Программы**

      *Цель Программы* - развитие транспортно-коммуникационного комплекса, способного в полном объеме удовлетворять потребности экономики и населения в транспортных услугах.
      Реализация поставленной цели позволит достичь к 2015 году следующих целевых индикаторов:
      *1. Целевой индикатор:*
      Увеличение основных показателей транспортно-коммуникационного комплекса для достижения роста валовой добавленной стоимости по транспорту на 63 %.
      *Задача:* обеспечение потребности экономики и населения в качественных транспортных услугах.
      *Показатели результатов:*
      Рост основных показателей транспортно-коммуникационного комплекса в среднем составит 15 % по сравнению с 2009 годом, а именно по перевозке грузов - 12 %, грузообороту - 15 %, перевозке пассажиров - 15 %, пассажирообороту - 21 %;
      Снизится доля транспортных расходов в себестоимости продукции не сырьевого сектора не менее чем на 8 %.
*Ответственные за достижение: МТК.*
*2. Целевой индикатор:* строительство, реконструкция около 5,5 тыс. км и ремонт 6 тыс. км автодорог республиканского значения и 10 тыс. км дорог местного значения.
*Задача:* развитие и улучшение транспортно-эксплуатационных показателей автомобильных дорог республиканского и местного значения.
*Показатели результатов:*
      Строительство и реконструкция 28 инфраструктурных проектов, а также ремонт автодорог республиканского и местного значения;
      Реконструкция международного транзитного коридора "Западная Европа - Западный Китай" к 2014 году;
      В среднем 80 % автомобильных дорог республиканского значения будут находиться в хорошем и удовлетворительном состоянии и 65 % местной сети автодорог.
*Ответственные за достижение:* МТК, местные исполнительные органы.
*3. Целевой индикатор:*
      Введение платной системы на отдельных участках автомобильных дорог республиканского значения.
*Задача:* снижение нагрузки на бюджет и повышение пропускной способности дорог.
*Показатели результатов:*
      Реконструкция и строительство 915 км автомобильных дорог с внедрением интеллектуальной транспортной системы (далее - ИТПС);
      Обеспечение высокой безопасной скорости движения транспорта и высокого сервисного обслуживания на всем его протяжении.
*Ответственные за достижение:* потенциальный концессионер, МТК.
*4. Целевой индикатор:*
      Объем транзитных перевозок автомобильным транспортом по территории Казахстана возрастет в 1,5 раза.
*Задача:* обеспечение потребности населения и отраслей экономики Казахстана в перевозках грузов автомобильным транспортом.
*Показатели результатов:*
      Увеличение дохода от транзитных перевозок автотранспортными средствами по территории Казахстана на 23,3 млн. тенге.
*Ответственные за достижение:* МТК.
*5. Целевой индикатор:*
      Строительство 453 км железных дорог к 2014 году.
*Задачи:*
      1) Обеспечение потребного объема софинансирования строительства железнодорожных линий из республиканского бюджета;
      2) Развитие новых форм концессии (ГЧП) в сфере эксплуатации магистральных железнодорожных сетей, посредством совершенствования законодательства по вопросам концессии.
*Показатели результатов:*
      Строительство новых железнодорожных линий "Узень - государственная граница с Туркменистаном" (146 км), "Коргас - Жетыген" (293 км), на основе концессии "Ералиево - Курык" (14,4 км) до 2014 года.
*Ответственные за достижение:* МТК, МИНТ, акционерное общество "Фонд национального благосостояния "Самрук-Казына" (далее - АО "ФНБ "Самрук-Казына"), АО "НК" КТЖ".
*6. Целевой индикатор:*
      Рост объема транзитных перевозок по территории Казахстана железнодорожным транспортом на 25 %.
*Задачи:*
      1) Развитие и модернизация объектов МЖС, строительство новых
железнодорожных линий;
      2) Увеличение пропускной способности приграничных железнодорожных станций;
      3) Реализация эффективной маркетинговой политики в целях привлечения дополнительных объемов грузов.
      4) Поэтапная унификация тарифов на услуги МЖС:
      - по видам сообщений (импортные и межобластные) к 2012 году;
      - по родам грузов с учетом экономической целесообразности.
*Показатели результатов:*
      Увеличение уровня дохода от транзитных перевозок грузов железнодорожным транспортом более чем на 15 млрд. тенге по отношению к 2009 году (согласно действующим тарифным ставкам).
*Ответственные за достижение:* МТК, АРЕМ, АО "ФНБ "Самрук-Казына", АО "НК" КТЖ".
*7. Целевой индикатор:*
      Повышение скорости грузового сообщения на 15-20 %, а по основным международным транспортным коридорам на 20-30 %.
*Задачи:*
      1) Капитальный ремонт и модернизация верхнего строения пути магистральной железнодорожной сети, строительство новых железнодорожных линий;
      2) Обновление и модернизация подвижного состава;
      *Показатели результатов:*
      Увеличение объемов транзитных перевозок грузов железнодорожным транспортом до уровня свыше 17 млн. тонн по отношению к 2009 году.
      *Ответственные за достижение:* МТК, АО "ФНБ "Самрук-Казына", АО "НК" КТЖ".
*8. Целевой индикатор:*
      Снижение уровня износа активов железнодорожного транспорта в среднем до 60 %.
*Задачи:*
      1) Приобретение и капитальный ремонт подвижного состава за счет реализации новой тарифной политики в сфере перевозок и ежегодного повышения тарифов на перевозку грузов железнодорожным транспортом в среднем на 15 % с 2011 года по 2014 год с последующей индексацией на уровне инфляции;
      2) Приобретение железнодорожных пассажирских вагонов и локомотивов за счет республиканского бюджета;
      3) Модернизация и обновление железнодорожного пути.
*Показатели результатов:*
      Увеличение объемов грузов, перевезенных железнодорожным транспортом, более чем на 6 %, и количества пассажиров на 12 % по отношению к 2009 году;
      Повышение качества предоставляемых услуг и уровня безопасности на железнодорожном транспорте.
*Ответственные за достижение:* МТК, АРЕМ, АО "ФНБ Самрук-Казына", АО "НК" КТЖ".
*9. Целевой индикатор:*
      Реализация новой тарифной политики в железнодорожной отрасли к 2014 году.
*Задачи:*
      1) Поэтапная унификация тарифов на услуги МЖС к 2012 году
и утверждение предельных тарифов на услуги МЖС на 10 лет;
      2) Выведение в 2011 году вагонной составляющей за перевозку грузов из-под государственного регулирования и дерегулирование перевозочной деятельности с 2014 года;
      3) Обеспечение выделения бюджетных средств на 100 % субсидирование убытков перевозчика, связанных с осуществлением пассажирских перевозок по социально значимым сообщениям, и приобретение пассажирских вагонов, локомотивов;
      4) Создание условий для развития новых форм концессии (ГЧП) в сфере организации пассажирских перевозок, посредством совершенствования законодательства по вопросам концессии;
      5) Организационное разделение перевозочной деятельности и МЖС.
*Показатели результатов:*
      1) Обеспечение недискриминационного доступа к магистральной железнодорожной инфраструктуре независимым перевозчикам.
      2) Снижение доли расходов на перевозки железнодорожным транспортом в себестоимости экспортной продукции;
      3) Внедрение новой системы управления железнодорожным транспортом.
*Ответственные за достижение:* АРЕМ, МТК, АО "НК "КТЖ", АО "ФНБ "Самрук-Казына".
*10. Целевой индикатор:*
      Проведение реконструкции (строительство) взлетно-посадочных полос, пассажирских и грузовых терминалов в 13 аэропортах республики;
*Задача:* приведение аэропортовой инфраструктуры в соответствие с требованиями ИКАО.
*Показатели результатов:*
      1) Проведена реконструкция взлетно-посадочных полос в 10 аэропортах (Актау, Кызылорда, Кокшетау, Семей, Костанай, Уральск, Усть-Каменогорск, Талдыкорган, Петропавловск, Тараз);
      2) Проведена реконструкция и построены пассажирские и грузовые терминалы в 6 аэропортах (Алматы, Кокшетау, Шымкент, Атырау, Тараз, Уральск);
      Также будет построен новый международный аэропорт Кендерли в 2013 году.
      Ответственные за достижение: МТК, местные исполнительные органы.
*11. Целевой индикатор:*
      Увеличение числа международных воздушных сообщений в два раза по сравнению с 2010 годом и внедрение европейских авиационных стандартов.
*Задача:* развитие возможностей транспортного комплекса Казахстана для доставки на мировые рынки и обеспечение спроса в международных перевозках, соответствие отрасли требованиям европейских авиационных стандартов.
*Показатели результатов:*
      1) Функционирование новых авиасообщений в 2010 году - 47, в 2011 году - 53, в 2012 году - 64, в 2013 году - 78, в 2014 году - 94;
      2) Утверждение европейских авиационных стандартов, I этап: 2011-2015 годы - 5, II этап: 2015-2020 годы - 27.
*Ответственные за достижение:* МТК.
*12. Целевой индикатор:*
      К 2013 году 11 аэропортов будут иметь категорию ИКАО.
*Задача:* приведение технических характеристик в соответствие с требованиями ИКАО, реконструкция (строительство) взлетно-посадочных полос, пассажирских и грузовых терминалов.
*Показатели результатов:*
      К 2013 году 11 аэропортов будут категорированы по стандартам ИКАО: из них в 2010 году категорированы аэропорты: Алматы, Астана по категории IIIА, аэропорт Атырау по II-й категории, аэропорты Павлодар, Шымкент, Караганда, Жезказган, Актобе, Усть-Каменогорск; Кызылорда к 2011 году, Кокшетау в 2012 году по I-й категории ИКАО.
*Ответственные за достижение:* МТК.
*13. Целевой индикатор:*
      Создание конкурентного рынка воздушных перевозок.
*Задача:* развитие и эффективное использование предоставляемого геостратегическим положением Казахстана транзитного потенциала на пути торгово-экономических связей.
*Показатели результатов:*
      Функционируют 4 международных аэропорта хаба (2010 г. - Астана, Караганда, Алматы, 2015 г. - Атырау).
*Ответственные за достижение:* МТК, АРЕМ.
*14. Целевой индикатор:*
      Увеличение объема транзитных авиаперевозок на 8 %.
      *Задача:* создание условий для увеличения количества транзитных рейсов через воздушное пространство Республики Казахстан (2010 г. - 118,0 млн. сам/км, 2014 г. - 123,5 млн. сам/км, 2019 г. - 228,4 млн. сам/км).
*Показатели результатов:*
      Доход от транзитных авиаперевозок составит 15,1 млрд. тенге.
*Ответственные за достижение:* МТК, АРЕМ.
*15. Целевой индикатор:*
      Доведение количества торгового флота до 11 единиц, в том числе 9 танкеров и 2 сухогрузных судов.
*Задача:* обеспечение транспортировки казахстанских грузов отечественными судами.
*Показатели результатов:*
      1) Доведение объемов перевозки грузов собственными судами до 40 %;
      2) Обеспечение Национальным морским торговым флотом 2/3 объема перевозки нефти и 1/2 объема перевозки сухих грузов из портов Республики Казахстан на Каспийское море;
      3) Обеспечение безопасного плавания судов в акватории казахстанского сектора Каспийского моря.
*Ответственные за достижение:* МТК, Министерство нефти и газа РК (далее - МНГ), акционерное общество "Национальная компания "Казмунайгаз" (далее - АО "НК "Казмунайгаз"), акционерное общество "Национальная морская судоходная компания "Казмортрансфлот" (далее - АО "НМСК "Казмортрансфлот").
*16. Целевой индикатор:*
      Обновление и модернизация государственного технического речного флота в количестве 24 единиц.
*Задача:* обеспечение безопасного плавания судов по внутренним водным путям.
*Показатели результатов:*
      Снижение на 50 % общего износа технического флота.
      *Ответственные за достижение:* МТК.
*17. Целевой индикатор:*
      Реконструкция и модернизация Усть-Каменогорского, Бухтарминского и Шульбинского шлюзов.
*Задача:* обеспечение безопасности судоходства на внутренних водных путях и снижение рисков возникновения чрезвычайных ситуаций.
*Показатели результатов:*
      Повышение уровня технического состояния судоходных шлюзов до 90 % к 2014 году.
      *Ответственные за достижение:* МТК.
*18. Целевой индикатор:*
      Создание системы управления движением судов и спасательными операциями на море.
*Задача:* обеспечение безопасности плавания судов в казахстанском секторе Каспийского моря.
*Показатели результатов:*
      1) Создание системы управления движением судов в портах Курык, Атырау, Актау;
      2) К 2014 году обеспечение координации движения судов до 5000 судозаходов в год по всему казахстанскому побережью Каспия, и предотвращение транспортных происшествий.
      *Ответственные за достижение*: МТК.
*19. Целевой индикатор:*
      Снижение количества транспортных происшествий на 8 % к уровню 2009 года.
*Задача:* снижение уровня аварийности на транспорте.
*Показатели результатов:*
      Снижение транспортных происшествий до 11650 случаев к 2015 году (2010 г. - 12 380, 2011 г. - 12 182, 2012 г. - 11 988, 2013 г. - 11 796, 2014 г. - 11 607, 2015 г. - 11 650).
*Ответственные за достижение:* МТК, МВД.
*20. Целевой индикатор:*
      Внедрение экологических стандартов "Евро-3" в 2011 году.
      *Задача:* снижение выбросов вредных веществ на 25 % и количества автомобилей со сроками эксплуатации более 12 лет с 63 % до 50 % к 2012 году.
*Показатели результатов:*
      Снижение вредных выбросов, приходящихся на 1000 автомобилей до 25 % и количества автомобилей со сроками эксплуатации более 12 лет до 50 % к 2012 году.
*Ответственные за достижение:* МТК, Министерство охраны окружающей среды РК (далее - МООС), МИНТ, Министерство финансов РК (далее - МФ).
*21. Целевой индикатор:*
      Внедрение цифровых тахографов на международных перевозках
      *Задача:* создание базы данных по автотранспортным средствам на международных перевозках оборудованных цифровыми тахографами к 2012 году.
*Показатели результатов:*
      Оборудование цифровыми тахографами 650 АТС на международных перевозках к 2014 году (2011 г. - 50 ед., 2012 г. - 150 ед., 2013 г. - 350 ед., 2014 г. - 650 ед.).
*Ответственные за достижение:* МТК, Министерство связи и информации РК (далее - МСИ), МИНТ.
*22. Целевой индикатор:*
      Доведение доли казахстанского содержания в инвестиционных проектах по транспортной отрасли до 86 % к 2015 году.
*Задача:* повышение доли казахстанского содержания в закупаемых товарах, работ и услуг, улучшение взаимоотношения с отечественными товаропроизводителями и поставщиками работ и услуг к 2015 году.
*Показатели результатов:*
      Увеличение производства импортозамещающих товаров, работ и услуг на 458 400 млн. тенге к 2015 году.
*Ответственные за достижение:* МТК, подведомственные предприятия транспортно-коммуникационного комплекса, АО "ФНБ "Самрук-Казына".

**5. Этапы реализации Программы**

      Программа будет выполняться поэтапно в 2010-2014 годах.

**5.1 Развитие железнодорожной отрасли**

      Основными направлениями Программы в рамках формирования оптимальной системы функционирования железнодорожной отрасли являются:
      1) либерализация рынка и реформа государственного регулирования в соответствии с целевой моделью железнодорожной отрасли;
      2) разработка и практическое внедрение механизмов взаимодействия субъектов отрасли в рамках целевой модели, с обеспечением независимым перевозчикам недискриминационного доступа к МЖС и локальной железнодорожной инфраструктуры;
      3) формирование нормативной правовой и методологической базы, обеспечивающей функционирование целевой модели железнодорожной отрасли;
      4) организационное разделение перевозочной деятельности и МЖС и реорганизация корпоративной структуры группы компаний АО "НК "КТЖ" в соответствии с целевой моделью железнодорожной отрасли;
      5) создание эффективного механизма и обеспечение государственного субсидирования социально значимых перевозок пассажиров и грузов, услуг МЖС и целевого финансирования обновления активов;
      6) привлечение на казахстанский рынок пассажирских перевозок стратегических инвесторов из числа квалифицированных международных пассажирских операторов на условиях применения новых форм концессии (ГЧП);
      7) создание условий для развития ремонтных мощностей;
      8) разделение участков магистральной инфраструктуры, объектов локальной инфраструктуры, пассажирских маршрутов на категории и соответствующая дифференциация подходов к тарифообразованию и содержанию;
      9) оптимизация и организация работы малодеятельных объектов магистральной и локальной инфраструктуры на условиях применения новых форм концессии (ГЧП) и закрытие отдельных объектов.
      При этом магистральная инфраструктура не подлежит отчуждению и приватизации.
      В рамках обновления и модернизации основных средств производства отрасли предусматривается:
      1) определить технические характеристики обновляемых средств железнодорожного транспорта, исходя из перспективных требований к качественным и технологическим параметрам услуг по перевозкам грузов и пассажиров;
      2) сформировать отечественную отрасль машиностроения на базе расширяющегося спроса железнодорожного транспорта в рамках реализации политики форсированного индустриально-инновационного развития экономики Республики Казахстан;
      3) осуществить в рамках внедрения целевой институциональной структуры и экономической модели отрасли:
      поэтапное повышение и дерегулирование тарифов АО "НК "КТЖ";
      поэтапный переход к 100 %-ому государственному субсидированию убытков перевозчика, связанных с осуществлением пассажирских перевозок по социально значимым сообщениям;
      целевое государственное финансирование обновления пассажирского подвижного состава;
      частные инвестиции в отрасль;
      реализацию инвестиционной программы АО "НК "КТЖ" на базе долгосрочной стратегии развития компании.
      **Формирование оптимальной системы функционирования железнодорожной отрасли**
      Целевая модель отрасли направлена на обеспечение эффективной и качественной работы железнодорожного транспорта, привлечение инвестиций и инноваций в условиях открытого рынка и конкуренции, и включает три основных сегмента (вида деятельности) (рисунок 4):
      1) грузовые перевозки;
      2) пассажирские перевозки;
      3) услуги магистральной железнодорожной сети.
      К регулируемой сфере будут отнесены услуги МЖС. Перевозки грузов и пассажиров будут осуществляться в условиях конкуренции государственными и частными перевозчиками, оперирующими парками вагонов и локомотивов.
      Выбранная операционная модель обусловлена необходимостью сужения регулируемой сферы до уровня инфраструктуры и заменой действующего механизма государственного регулирования рыночным механизмом саморегулирования в перевозочной деятельности на основе открытия доступа к инфраструктуре независимых перевозчиков.

*Рисунок 4. Целевая модель отрасли*

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Структура рынка | Функции | Активы | Роль государства |

|  |
| --- |
| **Монопольный сектор** |
| **Услуги МЖС**(АО "КТЖ -Инфраструктура") | - Естественная  монополия | - Равноправный  доступ к ж/д  инфраструктуре- Консолидация  графиков  движения  поездов- Диспетчерское  управление  движением  поездов- Управление и  содержание  инфраструктуры | - Вокзалы- Сортировочные  станции- Пути- Электросеть- Сигнализация  и связь- Маневровые  локомотивы | - Гибкое  регулирование  тарифов за  доступ, исходя из  покрытия расходов  на эксплуатацию- Финансирование  инвестиционных  проектов |
| **Конкурентный сектор** |
| **Грузовые****перевозки**(АО "КТЖ -Грузовыеперевозки" и др.перевозчики) | - Конкуренция  на маршрутах -  конкуренция,  основанная на  предложениях  цен и услуг- Свободное  установление  цен | - Перевозка  грузов- Планирование  грузоперевозок- Маневровые  работы- Управление  техобслуживанием  локомотивов и  вагонов | - Грузовые  локомотивы- Грузовые  вагоны- Контейнеры- Терминалы | - Рыночное  ребалансирование  тарифов  без  вмешательства  государства |
| **Пассажирские перевозки**(АО "КТЖ -Пассажирскиеперевозки и др.перевозчики) | - Конкуренция  за маршруты  на основе  концессионных  тендеров- Свободное  установление  цен в рамках  контрактов  ГЧП | - Перевозка  пассажиров- Планирование  пассажирских  перевозок- Управление  техобслуживанием  локомотивов и  вагонов | - Локомотивы- Пассажирские  вагоны | - Гибкое  регулирование  тарифов на  перевозки в  вагонах низкого  класса в рамках  контрактов ГЧП- Финансирование  путем конкурсной  системы на основе  ГЧП |

      **Целевая структура основных видов деятельности (сегментов отрасли) и АО "НК "КТЖ"**
      В отрасли будет действовать национальный перевозчик грузов, национальный перевозчик пассажиров и независимые перевозчики. Национальные перевозчики будут входить в состав холдинговой структуры АО "НК "КТЖ" наряду с компанией - оператором МЖС.
      В целях выполнения полноценных функций Национального перевозчика грузов (АО "КТЖ - Грузовые перевозки"2) к АО "Қазтемiртранс" будет присоединено АО "Казтранссервис" и переданы функции филиала АО "НК "КТЖ" - "Дирекция перевозочного процесса".
      Национальный перевозчик пассажиров в межгосударственном и межобластном сообщениях (АО "КТЖ - Пассажирские перевозки"3) будет создан на базе АО "Пассажирские перевозки", АО "Багажные перевозки", Товарищества с ограниченной ответственностью (далее - ТОО) "Компания "Жолаушылартранс", АО "ПЛВК", АО "Вагонсервис".

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_
2Рабочее название
3Рабочее название

      Пригородные перевозки будут осуществляться государственным и независимыми перевозчиками, располагающими собственным или арендованным подвижным составом и необходимыми объектами локальной инфраструктуры.
      Кроме национальных перевозчиков будут действовать другие перевозчики, имеющие лицензию и собственный или арендованный подвижной состав, необходимые объекты локальной инфраструктуры.
      На базе филиалов АО "НК "КТЖ" - "Дирекция магистральной сети" и "Дирекция перевозочного процесса" будет создана дочерняя компания АО "НК "КТЖ" - АО "КТЖ - Инфраструктура", которая будет являться оператором МЖС и оказывать услуги Национальным и независимым перевозчикам на равных условиях.
      Также в основной деятельности железнодорожного транспорта будут действовать независимые операторы объектов локальной и магистральной железнодорожной инфраструктуры, которые будут оказывать услуги перевозчикам грузов и пассажиров на равных условиях.
      Соответственно, предусмотрена реорганизация АО "НК "КТЖ" в холдинговую структуру с корпоративным центром и дочерними компаниями по перевозкам грузов, перевозкам пассажиров и услугам МЖС.
      При этом в рамках холдинговой структуры АО "НК "КТЖ" будет осуществлено перераспределение функций, активов и персонала между оператором МЖС, операторами локальной инфраструктуры, перевозчиками, а также государственными органами, регулирующими взаимоотношения в сфере железнодорожного транспорта.
      Тарифы на услуги МЖС, предоставляемые грузовым и пассажирским перевозчикам, будут регулироваться государством. Цены на услуги грузовых перевозчиков будут свободно формироваться на основе рыночного механизма спроса и предложения. Перевозчики пассажиров, независимые операторы малодеятельных и вновь вводимых (или реконструируемых) объектов магистральной инфраструктуры и независимые операторы отдельных малодеятельных объектов локальной инфраструктуры будут осуществлять свою деятельность на основе договоров концессии (ГЧП), после внесения соответствующих поправок в законодательство по вопросам концессии.
      Структура АО "НК "КТЖ" после реализации мероприятий настоящей программы представлена на рисунке 5.

*Рисунок 5. Целевая структура холдинга АО "НК "КТЖ"*

      **Целевая структура рынка грузовых перевозок**
      Реализация рыночной структуры совершенной конкуренции в перевозочной деятельности невозможна в силу следующих причин. Основным признаком совершенной конкуренции является наличие большого числа независимо действующих "продавцов", имеющих незначительный контроль над ценой продукции и наличие стандартизированного продукта.
      Каждая конкретная перевозка железнодорожным транспортом, которая, собственно и является услугой, практически уникальна по своим параметрам. Действующий прейскурант услуг (тариф на перевозку грузов) железнодорожного транспорта искусственно агрегирует их по родам груза и поясам дальности и даже при этом состоит из десятков тысяч позиций.
      То есть услуги железнодорожного транспорта сильно дифференцированы, что при большом количестве поставщиков в отсутствие доминирующего поставщика на рынке автоматически приводит к модели рынка с монополистической конкуренцией.
      Монополистическая конкуренция предполагает возникновение множества компаний, специализирующихся на определенных сегментах рынка (нишах): маршрутах, родах грузов, типах подвижного состава или клиентах.
      Основным недостатком реализации модели монополистической конкуренции является появление ряда локальных монополистов на отдельных сегментах рынка. На рынках с монополистической конкуренцией не достигается эффективное использование ресурсов.
      Экономическая цель реформирования железнодорожного транспорта заключается в оптимизации совокупного потребления ресурсов экономики на транспортировку грузов. Экономическая эффективность железнодорожного транспорта напрямую зависит от масштаба и размера деятельности предприятия.
      Эффект масштаба усиливается спецификой железнодорожного транспорта, где объединение грузопотоков и вагонного парка дает значительное сокращение порожних пробегов по сравнению с раздельным обслуживанием тех же грузопотоков разделенным на части парком.
      Основным фактором сохранения и повышения эффективности железнодорожной отрасли, учитывая высокий уровень ее капиталоемкости, является экономия издержек, обеспечиваемая наличием достаточно крупной компании, способной организовать системную конкуренцию на всех сегментах рынка, осуществлять масштабные инвестиции в подвижной состав. Эффективность отрасли возможна лишь при наличии на рынке крупного перевозчика, занимающего достаточно большую долю совокупного рынка, и конкурирующего с "нишевыми" участниками рынка в каждом сегменте.
      Таким образом, оптимальное соотношение между "эффектом масштаба" и развитием конкуренции достигается при структуре рынка, на котором доминирует крупный перевозчик.
      Международный опыт успешного внедрения конкуренции в железнодорожной отрасли показывает, что оптимальная структура конкурентного рынка железнодорожных перевозок включает крупного поставщика перевозочных услуг ("сетевого интегратора"), занимающего до 90 % доли рынка, который конкурирует на всех сегментах рынка с независимыми перевозчиками, работающими на отдельных маршрутах ("нишевые операторы") (диаграмма 7).

*Диаграмма 7. Анализ рынка грузовых перевозчиков стран Европейского Союза*

*См. бумажный вариант*

      При этом важнейшим условием эффективной конкуренции является исключение дискриминации:
      1) национального перевозчика за счет коммерциализации его деятельности и перехода на рыночные принципы осуществления социально-значимых услуг;
      2) независимых перевозчиков посредством обеспечения равного доступа к услугам магистральной и локальной железнодорожной инфраструктуры.
      В противном случае существуют риски неконкурентоспособности Национального перевозчика и сепарирования доходных и убыточных услуг между ним и независимыми перевозчиками.
      Структура рынка железнодорожных перевозок с доминирующей долей национального грузового перевозчика обеспечивает оптимальное соотношение между "эффектом масштаба" и давлением рыночных сил для повышения эффективности и качества услуг. Искусственное снижение концентрации на рынке приведет к повышению стоимости услуги для потребителей.
      В этой связи нецелесообразно вмешательство государства в формирование структуры рынка и замещение рыночного механизма ценообразования, создающее диспропорции на рынке и искажение рыночных сигналов для экономических агентов.
      Таким образом, целевая структура рынка грузовых перевозок включает:
      1) "Сетевого" Национального перевозчика с высокой рыночной долей до 80-85 % в соответствии с опытом стран ЕС;
      2) независимых перевозчиков, работающих на одном или нескольких маршрутах (полигонах) с перспективой расширения деятельности;
      3) государственное регулирование "недискриминационного доступа к услугам МЖС
      **Целевая структура рынка пассажирских перевозок**
      В целевой модели предполагается совершенствование механизма организации и субсидирования убытков перевозчика, связанных с осуществлением пассажирских перевозок по социально значимым сообщениям на основе долгосрочных договоров концессии (ГЧП, франшиз), заключаемых между государством и квалифицированным предпринимателем на конкурсной основе.
      В целевой модели отрасли компаниям, осуществляющим пассажирские перевозки, необходимы полный контроль и ответственность за активы, задействованные в перевозочном процессе (вагоны и локомотивы), их содержание и обновление, а также оптимизацию издержек в перевозочном процессе в рамках стратегического и операционного планирования.
      В связи с этим предусматривается консолидация локомотивов и вагонов непосредственно у пассажирских перевозчиков, в том числе и у Национального пассажирского перевозчика.
      В целях повышения эффективности пассажирских перевозок будет пересмотрена зона покрытия и система организации маршрутов с внедрением новой логистической модели пассажирских перевозок, предусматривающей организацию дальних скоростных сообщений между узлами (хабами) во всех регионах Казахстана и перевозками на коротком плече в зоне тяготения хабов. При этом предусматривается организация интермодального сервиса с интеграцией железнодорожного и автомобильного транспорта.
      **Распределение функций**
      Операционно-технологическая подсистема основной деятельности железнодорожного транспорта включает совокупность организационно-управленческих и производственных процессов коммерческого и технологического планирования перевозок, приема и обработки заявок, погрузки/разгрузки, организации вагоно- и поездопотоков, эксплуатации локомотивной тяги, диспетчерского регулирования, обслуживания подвижного состава и МЖС.
      В новой операционно-технологической модели основные функции будут распределены между новыми субъектами.
      Основными функциями грузовых перевозчиков являются:
      1) в рамках планирования перевозок (годового, месячного и оперативного) - прием заявок клиентов, разработка годовых планов-прогнозов перевозок, разработка предложений для включения в план формирования поездов, разработка месячных планов перевозок, оперативное (суточное) планирование планов погрузки/выгрузки и перевозок;
      2) в рамках нормирования технологических процессов - разработка технологических норм работы своего локомотивного парка, разработка предложений для включения в сводный график движения поездов оператора МЖС, разработка графиков оборота локомотивов и локомотивных бригад, технических норм эксплуатационной работы вагонного парка (реализация этих функций потребует перехода на новую технологию перевозочного процесса, изменения существующих критериев);
      3) в рамках регулирования перевозок - диспетчерское регулирование вагонного и локомотивного парка, погрузочных и разгрузочных работ;
      4) в рамках перевозочного процесса - оформление и обработка перевозочных документов, оформление и таксировка услуг по перевозке и расчеты с клиентами, прием-передача грузов и вагонов, подготовка. Формирование/расформирование поездов, прицепка/отцепка вагонов, подача и уборка вагонов под погрузку и выгрузку или подача заявки оператору МЖС при отсутствии у перевозчика возможности самостоятельного осуществления данных операций по техническим и технологическим ограничениям.
      Основными функциями пассажирских перевозчиков являются планирование пассажирских перевозок и разработка предложений для включения в сводный график движения поездов оператора МЖС, разработка графиков оборота своих локомотивов и локомотивных бригад, диспетчерское регулирование вагонного и локомотивного парка, организация продажи билетов, посадки и высадки пассажиров, экипировка и техническое обслуживание вагонов на станциях формирования и промежуточных, подача заявок на маневровый локомотив для формирования/расформирования составов, на подачу/уборку, прицепку/отцепку вагонов и перемещение составов между путевыми парками, организация обслуживания пассажиров в поездах и на вокзалах.
      Основными функциями оператора МЖС являются:
      1) в рамках планирования перевозок и нормирования технологических процессов - разработка технологических процессов работы железнодорожных станций и раздельных пунктов, свод предложений грузовых и пассажирских перевозчиков и разработка сводного графика движения поездов по МЖС, разработка совместно с ветвевладельцами и перевозчиками единых технологических процессов станций и подъездных путей;
      2) в рамках оперативного планирования и диспетчерского регулирования - диспетчерское управление движением поездов и маневровой работой на станциях;
      3) в рамках перевозочного процесса:
      оформление и таксировка услуг магистральной сети и расчеты с перевозчиками;
      организация и выполнение маневровых операций на станциях (формирование/расформирование поездов, прицепка/отцепка вагонов, перемещение вагонов (составов) между парками станции, подача и уборка вагонов под погрузку и выгрузку при отсутствии у перевозчика возможности самостоятельного осуществления данных операций по техническим и технологическим ограничениям;
      содержание и обслуживание вокзалов, перронов и платформ;
      содержание и обслуживание магистральных и станционных путей, объектов и оборудования сигнализации и связи, объектов электроснабжения в соответствии с техническими и технологическими нормами, эксплуатация и содержание пожарно-восстановительных поездов;
      электроснабжение на тягу поездов;
      контроль технического состояния (технический осмотр) и техническое обслуживание (безотцепочный ремонт) вагонов;
      обработка перевозочных документов и составление необходимой документации для формирования/расформирования составов и приема, отправления поездов;
      предоставление станционных путей для стоянки вагонов, не связанной с выполнением операций перевозочного процесса, выполняемое не в ущерб основной перевозочной деятельности;
      экипировка и техническое обслуживание, подача/уборка, прицепка/отцепка вагонов на промежуточных станциях;
      эксплуатация и содержание программно-аппаратного комплекса информационной системы железнодорожного транспорта.
      Основными функциями оператора локомотивной сервисной инфраструктуры являются: техническое обслуживание локомотивов и экипировка локомотивов, организация отдыха локомотивных бригад.
      Основными функциями оператора локальной железнодорожной инфраструктуры являются: оказание услуг подъездных путей, грузовых дворов и терминалов и других объектов локальной инфраструктуры в соответствии с технологическими нормами, разработка совместно с оператором МЖС и перевозчиками единых технологических процессов станций и подъездных путей.
      Как уже отмечалось, в настоящее время интегрированность базового технологического процесса организации и осуществления перевозок обеспечивается в организационных рамках системы АО "НК "КТЖ". Для проведения институциональных преобразований, предусмотренных настоящей Программой будет создана и регламентирована в новых правилах детальная операционно-технологическая модель, распределяющая функции участников перевозок в рамках новой институционально-правовой структуры отрасли и обеспечивающая функциональную целостность базового технологического процесса.
      **Распределение активов**
      Производственные активы, передаваемые в ведение оператора МЖС для осуществления его функций, включают:
      1) магистральные пути и путевое развитие станций (пути, искусственные сооружения и полоса отвода);
      2) станционные здания и сооружения, в том числе вокзалы;
      3) электрические сети и трансформаторные подстанции;
      4) телекоммуникационные сети и объекты сигнализации и связи;
      5) программно-технический комплекс информационной системы (единый комплекс интегрированной обработки дорожной ведомости, система интегрированной обработки маршрута машиниста, автоматизированная система полномерного учета и определения дислокации вагонного парка, автоматизированная система управления "Экспресс");
      6) специализированный парк путевых машин, тяжелой техники, диагностических вагонов;
      7) вагонный парк необходимый для собственных технологических нужд по обслуживанию и текущему ремонту пути;
      8) служебные и литерные вагоны;
      9) пожарно-восстановительные поезда;
      10) подъездные пути, необходимые для функционирования МЖС, вокзалы и платформы;
      11) объекты тепло- и водоснабжения, необходимые для обеспечения объектов железнодорожной инфраструктуры и населения на малонаселенных станциях;
      12) транспортные средства для водоснабжения;
      13) административные и производственные здания, автотранспорт и офисное оборудование;
      14) маневровые локомотивы и деповская инфраструктура.
      Производственные активы, передаваемые в собственность Национального грузового перевозчика для осуществления его функций, включают:
      магистральные грузовые локомотивы;
      грузовые вагоны и контейнеры;
      грузовые дворы и терминалы;
      пункты подготовки вагонов и промывочно-пропарочные станции;
      часть вагоноремонтных депо;
      часть подъездных путей;
      машины и оборудование погрузки/разгрузки;
      программно-технические средства (автоматизированное рабочее место товарного кассира, автоматизированное рабочее место приемосдатчика);
      административные здания, автотранспорт и офисное оборудование.
      Производственные активы, передаваемые в собственность Национального пассажирского перевозчика для осуществления его функций, включают:
      1) магистральные пассажирские локомотивы;
      2) пассажирские, багажные вагоны, вагоны-рестораны;
      3) служебные, литерные и специализированные вагоны;
      4) пути отстоя вагонов;
      5) программно-технические средства (автоматизированное рабочее место билетного кассира);
      6) административные здания, автотранспорт и офисное оборудование;
      7) пассажирские эксплуатационные вагонные депо (мелкий ремонт, экипировка).
      **Государственное регулирование и экономическая политика на железнодорожном транспорте**
      В рамках реализации реформы государственного регулирования отрасли миссия государства дифференцируется в зависимости от секторов отрасли.
      В целевой модели отрасли предусматривается снятие ответственности государства за обеспечение услуг грузовых перевозок и формирование цен на услуги. Качество, объем и ассортимент предлагаемых услуг грузовых перевозчиков, в том числе и государственного грузового перевозчика, а также формирование цен на эти услуги будет регулироваться рыночными силами.
      Инструментами государственного регулирования в секторе будут нормы законодательства, направленные на защиту конкуренции и обеспечение целостности и безопасности технологического процесса перевозок и недискриминационного доступа при взаимодействии перевозчиков с оператором МЖС и владельцами локальных инфраструктур.
      **Регулирование цен и тарифов**
      В капиталоемких, сетевых и инфраструктурных отраслях экономики со значительным эффектом масштаба высокая концентрация является одним из самых существенных факторов снижения стоимости продукция (услуг). Общий эффект усиливается спецификой казахстанского рынка с большой территорией и малой плотностью населения.
      Либерализация рынка грузовых перевозок в странах ЕС привела к значительному снижению тарифов и появлению дополнительных преимуществ для клиентов, таких как повышение гибкости обслуживания и предоставление дополнительных услуг, например погрузочно-разгрузочных работ и таможенного оформления. При этом также снизились средние цены на перевозку грузов (диаграмма 8).

*Диаграмма 8. Выгоды от либерализации рынка грузоперевозок для потребителей и экономики в целом*

*См. бумажный вариант*

      Существующее тарифное регулирование на услуги железнодорожного транспорта в РК не соответствует, современным экономическим принципам и во многом продиктовано политическими и социальными соображениями, что приводит к потере рыночной доли от общего объема грузопотоков, снижению качества услуг, моральному и физическому износу железнодорожной системы.
      Реформа государственного регулирования будет осуществляться поэтапно. В 2011 году планируется выведение вагонной составляющей за перевозку грузов из-под государственного регулирования, а с 2014 года - дерегулирование перевозочной деятельности (рисунок 6).

*Рисунок 6. Изменение методов государственного тарифного регулирования рынка грузовых перевозок*

  2009 год         2011 год         2014 год

      В результате либерализации рынка произойдет рыночное ребалансирование тарифов на основе экономической стоимости услуг.
      В то же время до внедрения конкурентной модели в 2014 году потребуется поэтапное проведение работ по унификации (т.е. ребалансированию в сторону сближения) тарифов в рамках вступления Казахстана в Единый таможенный союз (далее - ETC) и Всемирную торговую организацию (далее - ВТО).
      На рынке пассажирских перевозок цены на билеты в плацкартных вагонах будут определяться в рамках заключаемых договоров концессии (ГЧП), чтобы предоставить населению доступный способ передвижения, однако цены на билеты в вагонах с более комфортабельными условиями (купе и спальный вагон) будут определяться на основе рынка спроса и предложений. При этом принципы ценообразования на услуги пассажирского перевозчика должны обеспечить определенную гибкость в установлении цен поставщиком в пределах определенных диапазонов в зависимости от качества, сезонности, пикового спроса.
      Тарифы на услуги МЖС и локальной железнодорожной инфраструктуры будут регулироваться государством. В целях повышения экономической эффективности и клиентоориентированности субъекта естественной монополии - оператора МЖС, в его регулировании будет:
      1) базироваться на принципах стимулирующего предельного тарифообразования;
      2) самостоятельность субъекта в установлении тарифов в установленных пределах, учитывающих специфические нужды клиентов и обеспечивающих стимулы для повышения эффективности производства в установленном законодательством РК;
      3) исключать использование тарифов как инструмента регулирования макроэкономической конъюнктуры и перекрестного субсидирования;
      4) предусматривать принципиальное упрощение правил и процедур, а также исчерпывающий перечень информации и четкие критерии для принятия решений об установлении тарифов;
      С учетом предусмотренной законодательством возможности строительства и эксплуатации железнодорожных линий (участков) частными субъектами ценовое регулирование инфраструктурных услуг на таких участках будет осуществляться на основе механизмов, вытекающих из концессионных соглашений, учитывающих долгосрочные финансовые и коммерческие параметры проектов.
      **Государственное субсидирование**
      Будет осуществляться поэтапный уход от перекрестного субсидирования.
      Для снижения нагрузки на государственный бюджет будет проведена работа по идентификации и оптимизации убыточных социально значимых услуг, а также применяться новые формы концессии (ГЧП). В соответствии с этим Правительством РК будет утвержден перечень малодеятельных участков МЖС, незадействованных и незагруженных объектов локальной инфраструктуры, и проведены соответствующие процедуры по субсидированию АО "НК "КТЖ" или передаче объектов в концессию.
      Пассажирские перевозки являются общественно-значимыми услугами, поэтому часть стоимости услуг будет покрываться государством. В то же время в структуре всех перевозок необходимо разделить прибыльные и убыточные услуги и провести оптимизацию маршрутов.
      Выделенные из республиканского и местного бюджетов средства будут направлены на субсидирование убытков перевозчика, связанных с осуществлением пассажирских перевозок по социально значимым сообщениям, и на обновление пассажирского подвижного состава после внесения соответствующих изменений и дополнений в действующие законодательные акты.
      Будет обеспечен поэтапный выход на 100 % бюджетное субсидирование убытков перевозчика, связанных с осуществлением пассажирских перевозок по социально значимым сообщениям.
      **Сетевой инфраструктурный контракт**
      Согласно экономической теории социальное благосостояние достигает максимума, и, как следствие, обеспечивается экономическая эффективность, если цены равны маржинальным (предельным) издержкам. В странах ЕС в качестве обязательной нормы предусматривается принцип ценообразования, основанный на маржинальных (предельных) издержках железнодорожной инфраструктуры.
      При этом международный опыт показывает, что предоставление железнодорожной инфраструктуры не может быть самофинансируемым в краткосрочной и среднесрочной перспективе. Эффективная цена больше ориентирована на цену, которую готово заплатить общество за продукцию, чем на цену, предлагаемую производителем.
      В целях исключения перекрестного субсидирования малодеятельных и незагруженных объектов МЖС, тарифы на услуги МЖС будут дифференцироваться в зависимости от принадлежности участков к той или иной категории пути и интенсивности движения по ним.
      В случае экономической недоступности услуг оператора МЖС и субъектов локальной инфраструктуры на отдельных участках из-за низкой интенсивности перевозок и, соответственно, высоких издержек на единицу услуг, тарифы будут устанавливаться на уровне, не покрывающем эксплуатационных и капитальных затрат.
      В качестве долгосрочного регуляторного решения для инфраструктуры планируется внедрение механизма "Сетевого инфраструктурного контракта", в рамках которого государство определяет долгосрочные потребности в пропускных способностях железнодорожного транспорта в регионах и уровень тарифов, а железнодорожный транспорт - необходимый объем финансирования и работ для поддержания выполнения этой задачи.
      Принципы "Сетевого инфраструктурного контракта":
      1) определение долгосрочной потребности в пропускных способностях инфраструктуры с учетом целевой роли и доли железнодорожных перевозок в транспортной системе страны;
      2) количество обслуживаемых грузовых станций, критерии закрытия и консервации малодеятельных станций и участков инфраструктуры;
      3) уровень пропускных способностей сети и участков;
      4) целевые стандарты технического состояния и безопасности движения;
      5) целевые стандарты и уровни качества услуг для клиентов;
      6) стоимость услуг инфраструктуры, динамика их изменений.
      Таким образом, в рамках сетевого инфраструктурного контракта государство:
      1) определяет свои обязательства по модернизации инфраструктуры, исходя из реальной необходимости пропускной способности сети;
      2) в лице уполномоченного органа на основе долгосрочных планов индустриально-инновационного развития, а также распределения производственных мощностей определяет потребности в услугах железнодорожной инфраструктуры для обеспечения развития экономики;
      3) устанавливает технические нормативные требования к объектам инфраструктуры, а также к подвижному составу через правила и нормативы;
      4) на основе долгосрочной финансовой модели развития инфраструктуры устанавливает уровень тарифов на доступ к инфраструктуре с учетом инвестиционных потребностей. Источниками финансирования модернизации инфраструктуры будет тариф за доступ к услугам МЖС. В случае изменения государством тарифной политики, предусмотренной финансовой моделью, государство обеспечивает компенсацию запланированных и реализуемых проектов за счет средств государственного бюджета.
      **Реализация инфраструктурных проектов**
      Приоритетным направлением инфраструктуры железнодорожного транспорта Казахстана является развитие транзитного потенциала путем строительства новых железнодорожных линий.
      В соответствии с поручениями Глав государств Казахстана, Туркменистана и Ирана начато строительство железнодорожной линии "Узень - государственная граница с Туркменистаном". Эта линия, являясь частью международного коридора Север - Юг, обеспечит прямое соединение Казахстана со странами Персидского залива и позволит сократить расстояние перевозок по сравнению с существующим маршрутом международного коридора Север - Юг около 600 км и обеспечит прямое соединение Казахстана со странами Персидского залива.
      Стоимость строительства согласно заключению Государственной экспертизы составляет 65 059 млн. тенге.
      Проект Коргас - Жетыген (протяженностью 293 км) позволит открыть второй пограничный пункт железнодорожного перехода с Китаем и существенно разгрузит станцию Достык.
      Стоимость строительства согласно заключению Государственной экспертизы составляет 153 201 млн. тенге.
      На концессионной основе планируется реализовать проект строительства железнодорожной линии Ералиево - Курык, целью которого является создание условий для развития береговой инфраструктуры прикаспийских территорий Республики Казахстан и транспортное обслуживание порта Курык.
      **Экономическая интеграция**
      Согласно межгосударственным соглашениям РК, РФ и Республика Беларусь с 2010 года вступают в ETC и до 2012 года формируют Единое экономическое пространство.
      Единое экономическое пространство РК, РФ и Республики Беларусь - это пространство, на котором функционируют однотипные механизмы регулирования экономики, основанные на рыночных принципах и применении гармонизированных правовых норм, существует единая инфраструктура и проводится согласованная налоговая, денежно-кредитная, валютно-финансовая, торговая и таможенная политика, обеспечивающие свободное движение товаров, услуг, капитала и рабочей силы.
      Создание единого экономического пространства предполагает следующие стадии:
      1) завершение формирования зоны свободной торговли;
      2) формирование таможенного союза;
      3) формирование единого экономического пространства.
      С учетом вступления Казахстана в ETC и ВТО будет проведена работа по унификации внутренних железнодорожных тарифов и их сближению с железнодорожными тарифами в странах-участницах ETC для формирования единых экономических условий.
      Однако железнодорожные отрасли в странах ETC находятся в состоянии реформирования, при этом имеются принципиальные различия в действующих и целевых моделях отрасли. Различия заключаются, в частности, в законодательном определении рыночной сферы железнодорожного транспорта.
      К примеру, в целевой модели железнодорожного транспорта Казахстана конкурентной сферой будет перевозка грузов и пассажиров, а сферой естественной монополии определена железнодорожная инфраструктура. В РФ обсуждается целевая модель железнодорожной отрасли, в рамках которой рассматриваются различные варианты, в том числе варианты, которые предусматривают более узкую сферу открытого конкурентного рынка, связанного с деятельностью по оперированию вагонами, относя к монопольной сфере перевозки грузов и инфраструктуру. В Республике Беларусь пока сохраняется вертикально-интегрированная монопольная железнодорожная компания с элементами доступа на рынок в сегменте оперирования вагонами.
      В связи с этим в соглашениях и при гармонизации законодательства в рамках ETC в области железнодорожного транспорта, антимонопольного регулирования и регулирования естественных монополий должна быть обеспеченна паритетная основа доступа на рынки железнодорожных услуг.
      То есть одним из условий доступа перевозчиков-нерезидентов или аффилиированных с ними компаний-резидентов на казахстанский рынок будет являться предоставление равноценного доступа казахстанским перевозчикам со стороны соседних государств.
      **Обновление и модернизация основных средств производства отрасли**
      С учетом графика выбытия грузовых казахстанских вагонов по сроку службы и роста объемов перевозок потребность в обновления вагонов до 2015 года, с учетом капитального ремонта составляет 44 000\* единиц.
      При этом за указанный период за счет собственных средств АО "НК "КТЖ" планируется приобретение свыше 20500\* грузовых вагонов, а также осуществление капитального ремонта около 5000\* вагонов.
      Для компенсации выбытия пассажирских вагонов с учетом роста пассажирооборота в период до 2015 года необходимо приобрести 580\* вагонов используемого на сегодняшний день модельного ряда и существующей системы организации пассажирских перевозок.
      При этом в период с 2011 - 2013 годы за счет бюджетных средств на кредитной основе, планируется приобретение 152\* пассажирских вагонов "Тальго" и 1\* дизель-рельсового состава.
      Для обеспечения прогнозного объема грузовых и пассажирских перевозок до 2015 года с учетом компенсации выбытия локомотивов по сроку службы необходимо приобрести 664\* локомотива.
      При этом за указанный период за счет собственных средств АО "НК "КТЖ" планируется приобретение 357\* локомотивов в пассажирском и грузовом движении, а также осуществление капитального ремонта свыше 290\* тепловозов и электровозов, за счет бюджетных средств планируется приобретение 14\* локомотивов в пассажирском движении.
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_
\*Возможна корректировка при изменении внутренних и внешних параметров

      В рамках модернизации инфраструктуры будут осуществлены мероприятия по развитию систем телекоммуникаций железнодорожного транспорта и внедрения на ее основе инновационных технологий организации и управления перевозочным процессом.
      С учетом накопленной протяженности пути с пропущенным нормативным тоннажем до 2015 года необходимо осуществить модернизацию и обновление 3 088 километров пути. Также необходимо осуществить реконструкцию объектов искусственных сооружений, средств защиты пути, средств диагностики, систем диспетчерской централизации и объектов электроснабжения с учетом динамики выбытия по сроку службы основных средств для обеспечения прогнозных объемов перевозок.
      Возможные источники финансирования: за счет средств республиканского и местных бюджетов; собственные средства АО "НК "КТЖ" с учетом ежегодного повышения тарифов (до 2015 года) и последующей индексацией на уровень инфляции и поэтапного перехода к 100 % субсидированию убытков перевозчика, связанных с осуществлением пассажирских перевозок по социально значимым сообщениям; частные инвестиции.
      Объемы финансирования из республиканского и местных бюджетов будут ежегодно уточняться при формировании и уточнении бюджетов соответствующего года в установленном порядке.
      Для обеспечения финансирования инвестиционных потребностей отрасли будет осуществлено:
      1) повышение тарифов в 2010 году на 17,6 %, с 2011 по 2014 годы на 15 % ежегодно, с последующей корректировкой на уровень инфляции;
      2) обновление пассажирского подвижного состава за счет средств государственного бюджета;
      3) дерегулирование тарифов по вагонной составляющей в 2011 году и по перевозочной деятельности с 2014 года;
      4) 100 % субсидирование убытков перевозчика, связанных с осуществлением пассажирских перевозок по социально значимым сообщениям.
      **Реализация институциональных преобразований в железнодорожной отрасли**
      Существующая нормативная правовая и методологическая база, регламентирующая технологический процесс организации и осуществления перевозок, ориентирована на его выполнение в рамках единой централизованной системы. Новая структура отрасли предусматривает возникновение коммерческих взаимоотношений между субъектами, деятельность каждого из которых является отдельным звеном интегрированного технологического процесса организации и осуществления перевозок. Соответственно, технологическая деятельность (или ее ненадлежащее осуществление) одного из субъектов может наносить экономический ущерб другим субъектам. С учетом этого и того, что транспорт является источником повышенной опасности, деятельность субъектов отрасли подлежит лицензированию, государственному контролю и надзору за деятельностью, исключающим недобросовестное поведение на рынке и обеспечивающим соответствующее качество и безопасность услуг.
      Будет завершена подготовительная работа по:
      1) разработке операционной и регуляторной модели отношений субъектов, которая будет включать в себя детальное проектирование технологических, коммерческих и финансовых взаимоотношений субъектов отрасли и механизмов регулирования;
      2) внедрению разработанных методик тарифообразования на услуги МЖС с учетом целевой модели отрасли и разработке (внедрению) методик расчета тарифов на услуги перевозчиков грузов и пассажиров.
      Планируется разработка законопроекта РК "О внесении изменений и дополнений в законодательные акты по вопросам железнодорожного транспорта".
      Мероприятия, связанные с внедрением и использованием новых механизмов ГЧП планируется реализовать посредством совершенствования законодательства по вопросам концессии.
      Также будут проведены мероприятия по разработке нормативных правовых актов, регламентирующих:
      1) порядок установления тарифов на услуги оператора МЖС и субъектов локальной железнодорожной инфраструктуры;
      2) порядок и условия лицензирования грузовых перевозчиков;
      3) порядок проведения конкурсов по новым формам концессии (ГЧП).
      Одним из условий функционирования железнодорожной отрасли в соответствии с целевой моделью является совершенствование правовых основ железнодорожных перевозок в межгосударственном сообщении.
      Необходимо будет внести изменения в Соглашение о межгосударственном грузовом сообщении, подписанное государствами-участниками ОСЖД, и ряд соглашений по вагонному парку, плану формирования поездов, порядку взаиморасчетов и других Соглашений в рамках Центрального совета по железнодорожному транспорту (далее - ЦСЖТ).
      По соглашениям, принятым в рамках ЦСЖТ, будут пересмотрены принципы использования общего парка, основ плана формирования поездов, сертификации ремонта вагонов, расчетов между субъектами железнодорожного транспорта.
      Кроме совершенствования нормативной правовой базы будет произведен ряд структурных преобразований:
      1) Подъездные пути, принадлежащие АО "НК "КТЖ" и АО "Центр транспортного сервиса", не связанные с деятельностью МЖС, будут реализованы в установленном законодательством порядке. В дальнейшем АО "Центр транспортного сервиса" будет присоединено к АО "НК "КТЖ - Инфраструктура".
      В рамках обеспечения реализации данных мероприятий будут созданы соответствующие правовые условия путем внесения поправок в Закон Республики Казахстан "О естественных монополиях и регулируемых рынках";
      2) Для обеспечения недискриминационного доступа всех железнодорожных компаний к вокзалам и создания условий для их надлежащего обслуживания необходимо сосредоточить вокзальное хозяйство в составе АО "НК "КТЖ" и осуществить следующие мероприятия:
      приобретение АО "НК "КТЖ" 100 % пакета акций АО "Вокзалсервис", принадлежащего АО "Пассажирские перевозки";
      проведение мероприятий по передаче АО "НК "КТЖ" вокзалов, принадлежащих АО "Желдоримущество";
      передача вокзалов, перронов и платформ, ранее переданных в коммунальную собственность, в собственность АО "НК "КТЖ" в установленном законодательством порядке Республики Казахстан;
      3) Для привлечения инвестиций на развитие АО "Транстелеком" 49 % пакета акций АО "Транстелеком", принадлежащих АО "НК "КТЖ", будут реализованы в соответствии с действующим законодательством;
      4) Так как деятельность АО "Народный пенсионный фонд "Народного банка Казахстана" является непрофильной для АО "НК "КТЖ", будет осуществлена реализация пакета акций, принадлежащего АО "НК "КТЖ", в соответствии с действующим законодательством;
      5) В связи с удорожанием услуг и снижением качества содержания лесозащитных насаждений в результате создания ТОО "Лесозащита" и невозможности развития конкуренции в данном виде деятельности ТОО "Лесозащита" будет ликвидировано. Функции содержания лесозащитных насаждений будут осуществляться АО "НК "КТЖ", в дальнейшем - АО "НК "КТЖ - Инфраструктура".
      Опыт Европы по реформированию показывает, что чрезмерность в передаче функций по обслуживанию инфраструктуры привела к негативным последствиям. К примеру, RailTruck (Великобритания), уменьшив собственный инженерно-технический персонал, пытался управлять обслуживанием инфраструктуры на основе контрактов с подрядными организациями. Что привело, даже при высоком уровне развития института контрактных обязательств в Великобритании, к повышению аварийности. В результате чего данная компания была ликвидирована (с последующей национализацией);
      6) Доля участия АО "ФНБ "Самрук-Казына" в уставном капитале ТОО "Ремонтная корпорация "Қамқор" будет передана в собственность АО "НК "КТЖ". В дальнейшем ТОО "Ремонтная корпорация "Қамқор" будет реорганизовано в АО "КТЖ - Производство и ремонт" с консолидацией крупных производственных и ремонтных мощностей. При этом пакет акций АО "Алматинский вагоноремонтный завод", принадлежащий АО "НК "КТЖ", будет передан в АО "КТЖ - Производство и ремонт". Дочерние ремонтные предприятия АО "Локомотив", АО "Ремлокомотив" и АО "Локомотивный сервисный центр" будут переданы в АО "КТЖ - Производство и ремонт";
      7) В сфере пассажирских перевозок будет осуществлена реорганизация АО "Пассажирские перевозки" путем присоединения к нему ТОО "Компания "Жолаушылартранс", АО "Багажные перевозки", АО "Пассажирская лизинговая вагонная компания" и АО "Вагонсервис";
      8) В связи с тем, что функции планирования и организации пассажирских перевозок в настоящее время осуществляются АО "НК "КТЖ", эти функции будут осуществляться самостоятельно АО "Пассажирские перевозки", ТОО "Оперативно-технологический центр управления пассажирскими перевозками" будет ликвидировано;
      9) В целях оптимизации затрат будет осуществлена реорганизация АО "Темiржолсу", АО "Темiржолжылу" и ОАО "Желдорводотеплоснабжение" путем присоединения АО "Темiржолжылу" и ОАО "Желдорводотеплоснабжение" к АО "Темiржолсу". В дальнейшем АО "Темiржолсу" будет присоединено к АО "НК "КТЖ - Инфраструктура";
      10) Для полного разделения естественно-монопольной сферы (услуги магистральной сети) и перевозочной деятельности будет осуществлено разделением АО "НК "КТЖ" на два юридических лица со 100 % участием АО "ФНБ "Самрук-Казына": АО "Национальная железнодорожная компания "Казахстан темiр жолы" (далее - АО "НЖК "КТЖ") и АО "НК "КТЖ - Инфраструктура". При этом АО "НК "КТЖ - Инфраструктура" будет передана магистральная инфраструктура и другие активы, необходимые для оказания услуг МЖС;
      С целью проведения подготовительных мероприятий по созданию АО "НК "КТЖ - Инфраструктура", как владельца и оператора МЖС, и формированию в составе АО "НК "КТЖ" обособленного национального грузового перевозчика будет произведено распределение функций и штата между филиалами АО "НК "КТЖ" - "Дирекция магистральной сети" и "Дирекция перевозочного процесса".
      В целях обеспечения передачи МЖС в уставный капитал АО "НК "КТЖ - Инфраструктура" будут внесены соответствующие поправки в законодательство.
      Поправки в законодательство предполагают, что:
      будет предусмотрена передача МЖС и ее объектов в уставный капитал оператора МЖС (АО "НК "КТЖ - Инфраструктура") и запрет на ее отчуждение иным лицам;
      единственным акционером оператора МЖС (АО "НК "КТЖ - Инфраструктура") станет национальная железнодорожная компания АО "НЖК "КТЖ", обладающая, в соответствии с целевой моделью отрасли, статусом корпоративного центра;
      11) Для полноценного и самостоятельного осуществления функций Национального грузового перевозчика (АО "КТЖ - Грузовые перевозки") к АО "Казтемiртранс" будет присоединено АО "Казтранссервис" и передана соответствующая инфраструктура (активы) филиала АО "НК "КТЖ" - "Дирекция перевозочного процесса" и филиалов АО "НК "КТЖ" - "Отделения дороги";
      12) ТОО "Ертыс - сервис" и ТОО "Казыкурт - Юг" (промывочно-пропарочные станции) будут реорганизованы путем присоединения к АО "КТЖ - Грузовые перевозки";
      13) В целях обеспечения охраны грузов в пути следования по всей территории РК 100 % пакет акций АО "Военизированная железнодорожная охрана", принадлежащий АО "НК "КТЖ", будет передан в уставной капитал АО "КТЖ - Грузовые перевозки".
      По мере развития предложений на рынке охранных услуг и альтернатив для замещения охраны грузов механизмом страхования и технологическими решениями обеспечения сохранности грузов будет рассмотрен вопрос продажи пакета акций АО "Военизированная железнодорожная охрана";
      14) Парк локомотивов, принадлежащих АО "Локомотив" и АО "Локомотивный сервисный центр", будет распределен и передан АО "КТЖ - Инфраструктура", АО "КТЖ - Грузовые перевозки", АО "КТЖ - Пассажирские перевозки";
      15) В целях обеспечения равного доступа перевозчиков к обслуживающей деповской инфраструктуре 100 % пакет акций АО "Локомотивный сервисный центр", принадлежащий АО "НК "КТЖ", будет передан в уставной капитал АО "КТЖ - Инфраструктура".
      В связи с необходимостью соблюдения группой компаний АО "НК "КТЖ" нефинансовых обязательств по привлеченным займам, мероприятия по реорганизации АО "НК "КТЖ", АО "Казтемiртранс", АО "Локомотив" будут предварительно согласованы с кредиторами, с которыми заключены соглашения о займах и договора гарантий в их обеспечение, и финансовыми агентами по обслуживанию займов: Японский банк международного сотрудничества (JBIC), Эксимбанк США, Европейский Банк Реконструкции и Развития, Instituto de Credito Official Королевства Испании, ABN AMRO Bank N.V., Bank of New York (как Трастового управляющего в соответствии с договорами по еврооблигациям), АО "Банк Развития Казахстана", АО "Реабилитационный фонд", Kazakhstan Temir Zholy Finance B.V.
      **Промежуточная модель отрасли**
      В результате фактической ликвидации общего парка инвентарных вагонов в связи с созданием ОАО "Российские железные дороги" второй грузовой компании, в 2011 году функции оперирования вагонами будут переданы от АО "НК "КТЖ" собственнику вагонов - АО "Казтемiртранс", который будет оперировать вагонами на принципах приватного парка.
      В промежуточной модели отрасли будет действовать АО "НК "КТЖ", выполняющее функции оператора МЖС и Национального перевозчика грузов, АО "Локомотив" - предоставляющее услуги локомотивной тяги, АО "Пассажирские перевозки" и независимые пассажирские перевозчики - осуществляющие перевозки пассажиров, АО "Казтемiртранс" и собственники подвижного состава - выполняющие функции по оперированию грузовым вагонным парком на равных условиях.

*Рисунок 7. Промежуточная модель железнодорожной отрасли*

      В соответствии с поэтапным дерегулированием перевозочной деятельности в 2011 году будет отменено ценовое регулирование АО "Казтемiртранс" по оперированию вагонами в установленном законодательством порядке с уточнением географических и продуктовых границ рынка.
      **Целевая модель отрасли**
      Основным условием реализации мероприятий по формированию целевой модели отрасли и открытия доступа к МЖС перевозчикам грузов и пассажиров будет обеспечение 100 %-го субсидирования государством убытков перевозчика, связанных с осуществлением пассажирских перевозок по социально значимым сообщениям и дерегулирования тарифов за перевозки после внесения соответствующих изменений и дополнений в действующие законодательные акты.

*Рисунок 8. Целевая модель железнодорожной отрасли*

      На этом этапе начнется становление рынка железнодорожных перевозок с постепенным увеличением доли независимых перевозчиков.
      В соответствии с целевой моделью отрасли оптимальной структурой рынка перевозок является структура с доминирующей долей национальных перевозчиков. В силу отсутствия административных барьеров для вхождения на рынок независимых перевозчиков и государственного регулирования в целевой модели отрасли, основным условием сохранения доминирующего положения национальных перевозчиков на рынке будет являться обеспечение более высокой эффективности и качества предоставляемых услуг в сравнении с конкурентами. При несоблюдении данного условия национальные перевозчики потеряют свое доминирующее положение на рынке.
      Конкурентным преимуществом национальных перевозчиков будет масштаб деятельности, являющийся фактором снижения себестоимости услуг. Однако в случае неэффективного использования других факторов производства общая эффективность национальных перевозчиков окажется ниже, чем у конкурентов, что приведет к сокращению его доли на рынке.
      В рамках реализации институциональных преобразований в железнодорожной отрасли будет:
      1) продолжена реализация мероприятий по обновлению и модернизации активов отрасли;
      2) завершено предусмотренное повышение тарифов для обеспечения инвестиционных потребностей отрасли и осуществлен переход на индексацию тарифов на уровень инфляции;
      3) начато целевое государственное финансирование инвестиций в обновление пассажирского подвижного состава после внесения соответствующих изменений и дополнений в действующие законодательные акты;
      4) начато финансирование частных инвестиций в обновление парка локомотивов и пассажирских вагонов;
      5) осуществлен поэтапный переход к 100 % субсидированию убытков перевозчика, связанных с осуществлением пассажирских перевозок по социально значимым сообщениям после внесения соответствующих изменений и дополнений в действующие законодательные акты;
      6) реализация проектов по организации производств технических средств железнодорожного транспорта и их комплектующих;
      7) совершенствование технологий организации и осуществления перевозок грузов и пассажиров;
      8) проведена работа по категоризации и оптимизации участков магистральной железнодорожной сети в зависимости от интенсивности перевозок. Разработка дифференцированных стандартов по содержанию участков, механизмов передачи в концессию малодеятельных участков или их субсидированию в рамках "сетевого инфраструктурного контракта".
      **В результате реализации Программы:**
      1) будут созданы условия для развития конкуренции на рынке железнодорожных перевозок грузов и пассажиров;
      2) продолжится инновационное развитие железнодорожного транспорта, ориентированное на удовлетворение потребителей;
      3) произойдет повышение конкурентоспособности железнодорожного транспорта в сегментах транспортного рынка высококачественных логистических услуг;
      4) произойдет увеличение конкурентоспособности железнодорожного транспорта Казахстана на региональном и континентальном рынке транзитных перевозок.

**5.2 Развитие автодорожной отрасли**

      Приоритетными направлениями, на которых необходимо обеспечить концентрацию имеющихся ресурсов, определены:
      1) завершение строительства и реабилитации объектов, начатых в предшествующий период;
      2) реконструкция и капитальный ремонт разрушенных участков на грузонапряженных направлениях, обеспечивающих межобластные и межрегиональные транспортные связи;
      3) реконструкция аварийных мостов;
      4) строительство отдельных участков дорог на перспективных и транзитных направлениях;
      5) увеличение объемов работ по предупредительному профилактическому ремонту, а также зимнему содержанию автомобильных дорог.
      В период 2010 - 2014 гг. планируется строительство и реконструкция 5 412 км (из которых 915 км за счет средств концессии) и ремонт 5 748 км автодорог республиканского значения. Также предполагается проведение ремонтно-восстановительных работ 9 673 км местной сети автодорог.

*Таблица 4. Объемы дорожных работ в разрезе назначения дорог в*
*2010 - 2014 гг.*

|  |  |
| --- | --- |
| Наименование проекта | Протяженность, км |
| 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2010-2014 |
| **Дороги республиканского значения** |
| Строительство и реконструкциядорог республиканского значения | 550 | 797 | 959 | 967 | 1123 | 4396 |
| Строительство и реконструкциядорог республиканского значенияна концессионной основе |  | 124 | 314 | 407 | 70 | 915 |
| Итого, строительство иреконструкцию дорогреспубликанского значения | 550 | 921 | 1 273 | 1 374 | 1 193 | 5 311 |
| Ремонт (средний и капитальный): | 877 | 1 138 | 1 138 | 1 229 | 1 366 | 5 748 |
| Итого, дороги республиканскогозначения | 1 427 | 2059 | 2411 | 2603 | 2 559 | 11059 |
| Дороги местного значения | 1410 | 1527 | 1994 | 2251 | 2491 | 9673 |
| Всего | 2837 | 3586 | 4405 | 4854 | 5050 | 20 732 |

*Таблица 5. Объемы финансирования по строительству, реконструкции*
*и ремонту автомобильных дорог общего пользования в*
*2010-2014 гг.*

|  |  |
| --- | --- |
| Наименование проекта | Объем, млрд. тенге |
| 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | Итого |
| **Дороги республиканского значения** |
| Строительство и реконструкцияавтодорог республиканскогозначения (с концессией) | 126,2 | 290,6 | 448,2 | 454,9 | 239,5 | 1559,4 |
| Ремонт (средний и капитальный) исодержание дорогреспубликанского значения, сприобретением дорожно-эксплуатационной техники | 22 | 25 | 27 | 27 | 30 | 131 |
| **Итого по дорогам****республиканского значения** | 148,2 | 315,6 | 475,2 | 481,9 | 269,5 | 1690,4 |
| **Дороги местного значения** |
| За счет трансфертов | 20,9 | 20,3 | 26,9 | 30,3 | 33,3 | 131,7 |
| **Итого по дорогам местного****значения** | 20,9 | 20,3 | 26,9 | 30,3 | 33,3 | 131,7 |
| **Всего** | 169,1 | 335,9 | 502,1 | 512,2 | 302,8 | 1822,1 |
| *за счет РБ* | 101,6 | 88,8 | 103,6 | 233,6 | 220,6 | 748,2 |
| *займовые средства* | 67,5 | 153 | 182,5 | 21,2 | 43 | 467,2 |
| *из них концессия* |  | 94,2 | 215,9 | 257,4 | 39,2 | 606,7 |

      В рамках работ по реконструкции автомобильных дорог республиканского значения планируется охватить 3 680 км по шести основным международным коридорам, проходящим по территории Республики Казахстан:
      1) Граница Узбекистана - Шымкент - Тараз - Алматы - Хоргос - граница Китая (реконструкция 931 км из 1 150 км общей протяженности);
      2) Шымкент - Кызылорда - Актобе - Уральск - граница РФ (реконструкция 1 383 км из 2 066 км);
      3) Алматы - Караганда - Астана - Петропавловск (реконструкция 476 км из 1 724 км);
      4) Граница РФ - Атырау - Актау - граница Туркменистана (реконструкция 346 км из 1 402 км);
      5) Граница РФ - Павлодар — Семипалатинск - Майкапшагай - граница Китая (реконструкция 425 км из 1 094 км);
      6) Астана - Костанай - граница РФ (реконструкция 119 км из 891 км).
      Из 3 680 км 2 169 км автодорог будет реконструировано в рамках проекта международного транзитного коридора "Западная Европа - Западный Китай", включающего в себя первые два направления.
      На рисунке 9 представлен маршрут данного коридора с указанием части, подлежащей реконструкции.

*Рисунок 9. Реконструкция международного транзитного коридора*
*"Западная Европа - Западный Китай"*

*См. бумажный вариант*

      Помимо этого планируется строительство и реконструкция 1 631 км других автодорог республиканского значения.
      В рамках реализации планируемых 28 проектов по строительству, реконструкции и ремонту автодорог республиканского и местного значения потребуется значительное увеличение производимых объемов дорожно-строительного сырья, материалов и технологических компонентов.

*Таблица 6. Потребность в строительно-дорожных материалах*
*в 2010 - 2014 гг.*

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Наименование | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | Итого в 2010-2014 гг. |
| Настроительство/реконструкцию | На ремонт | Итого |
| Щебень фракционный,тыс. тонн | 31 683 | 48 874 | 55 983 | 52 478 | 62 987 | 252 002 | 8 307 | 260 309 |
| Цемент, тыс. тонн | 698 | 1 308 | 1 391 | 400 | 377 | 4 174 |  | 4 174 |
| Марки 400 | 279 | 523 | 556 | 160 | 151 | 1 669 |  | 1 669 |
| Марки 500 | 419 | 785 | 835 | 240 | 226 | 2 505 |  | 2 505 |
| Битум, тыс. тонн | 499 | 530 | 590 | 620 | 650 | 2 431 | 458 | 2 889 |
| Металлоконструкции,тыс. тонн | 75 | 147 | 136 | 135 | 236 | 729 |  | 729 |
| Арматура | 38 | 71 | 65 | 55 | 92 | 321 |  |  |
| Металлопрокат | 47 | 82 | 78 | 86 | 162 | 455 |  |  |
| Минпорошок,тыс, тонн | 291 | 343 | 349 | 407 | 430 | 1 820 | 400 | 2 220 |
| Геотекстиль,тыс. кв. м | 7 424 | 11 294 | 13 386 | 21 53 | 26 755 | 80 442 |  | 80 442 |
| Ж/б изделия иконструкции,тыс. тонн | 75 | 125 | 139 | 88 | 78 | 470 | 35 | 505 |
| Краски, тыс. тонн | 4 781 | 7 919 | 7 311 | 8 164 | 10 735 | 38 910 | 1 857 | 40 767 |

      **Внедрение платных автодорог**
      Во исполнение поручений Главы государства, озвученных в ежегодном Послании к народу Казахстана от 6 февраля 2008 года МТК проводятся мероприятия по реализации реконструкции автомобильных дорог "Алматы - Капшагай", "Алматы — Хоргос", "Астана - Караганда", строительство "БАКАД" на основе концессионного механизма. Вместе с тем, МТК проводятся мероприятия по реализации реконструкции автомобильных дорог "Ташкент - Шымкент", "Уральск - Каменка - граница РФ (на Озинки)" и "Внедрение ИТПС на автодороге "Астана - Щучинск", которые так же планируется реализовать на основе концессии.
      Все вышеуказанные проекты будут реализовываться по следующей схеме:
      1) Строительство и/или реконструкция;
      2) Передача государству (по акту);
      3) Предоставление государством права управления и эксплуатации объекта (сроком до 30 лет).

*Таблица 7. Планируемая система платных автомобильных дорог*

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Наименование | Протяженность, км | Годыреализации | Стоимость, млрд. тенге |
| ИТПС на участке Астана — Щучинск | 237 | 2011-2012 | 20,5 |
| Астана - Караганда | 238 | 2011-2013 | 134,2 |
| Алматы - Капшагай | 104 | 2011-2013 | 64,4 |
| Алматы - Хоргос | 301 | 2011-2013 | 169 |
| Ташкент - Шымкент | 102 | 2011-2013 | 75,0 |
| БАКАД | 70 | 2011-2013 | 87,5 |
| Уральск - Каменка - граница РФ | 100 | 2013-2014 | 56 |
| Итого | 1152 |  | 606,7 |

      Одним из важнейших моментов при введении в эксплуатацию платных автомобильных дорог является определение пошлины (тарифа) за проезд АТС по платному участку автомобильной дороги.
      Традиционно проезд по платным дорогам оплачивается пользователями. Тариф рассчитывается исходя из полной стоимости проекта, включая стоимость финансирования и план ремонтных работ в течение срока службы. Предусматривается индексация тарифа в соответствии с уровнем инфляции, а также прочими особыми условиями. В случае, когда государство не планирует повышение тарифов, поскольку это может вызвать социальные протесты, может быть разработан механизм выплаты компенсации.
      Обычно сборы за проезд составляют 95 % выручки, остальные доходы формируются за счет рекламы и разрешений на предоставление связанных услуг.
      Вопросы строительства и эксплуатации платных автомобильных дорог регулируются законодательством не только в области автомобильных дорог и концессий. Большое влияние на возникающие в этой сфере правоотношения оказывают нормы бюджетного, налогового и земельного законодательства РК и нормативные правовые акты. Некоторые нормы приведенного законодательства требуют внесения поправок для наиболее эффективной реализации автодорожных проектов и привлекательности для стороны инвесторов.
      МТК был предложен ряд поправок в законодательство о концессиях, бюджетный, земельный кодексы, для достижения оптимального распределения рисков и ответственности по проектам, для дальнейшей успешной реализации концессионных проектов в автодорожной отрасли РК.
      **Развитие автосервиса**
      Реконструкция и ремонт автомобильных дорог сопровождается повышением уровня сервисного обслуживания с созданием необходимых условий для безопасного движения, улучшения условий работы и отдыха пользователей дорог и развития автотуризма. В соответствии с действующей системой финансирования отрасли и государственной политикой по развитию и поддержке малого и среднего бизнеса выделены две группы объектов дорожного сервиса, строительство и финансирование которых должно осуществляться из разных источников с соответствующим организационно-правовым подходом.
      Первая группа объектов - это объекты, входящие в комплекс автомобильной дороги. К ним относятся аварийно-вызывная связь, площадки кратковременной стоянки автомобилей, водоисточники, автобусные остановки, автопавильоны. Строительство этих объектов осуществляется за счет общих средств, предусматриваемых на дорожные работы.
      Вторая группа объектов - это платные объекты сервиса (мотели, кемпинги, автозаправочные станции, станции технического обслуживания, пункты питания, терминалы и т.п.). Становление и расширение этих предприятий определяется спросом и предложением на данный вид услуг с благоприятным климатом регулирования со стороны государства.
      В настоящее время развитие данной сферы не носит системного характера. В этом плане необходимо:
      1) выполнить обследование основных автодорожных маршрутов на предмет соответствия существующих объектов придорожного сервиса условиям безопасности движения и эстетического оформления;
      2) с участием местных исполнительных органов наметить потенциально активные места расположения объектов и по мере их освоения оказать содействие в подготовке типовых проектных решений, отводе земли, возможности совмещения с территорией и коммуникациями линейных зданий дорожных участков и пунктов, а также в решении других вопросов активного формирования объектов сервиса.

**5.3 Развитие автомобильного транспорта**

      Реализация мероприятий будет осуществляться в два этапа.
      **Первый этап (2010-2012 гг.)**
      Будут внедрены цифровые тахографы касающихся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки.
      Использование цифрового тахографа предполагает необходимость создания соответствующей инфраструктуры, специальных совместимых баз данных и разработки принципов безопасности.
      Тахограф является обязательным устройством для автомобилей, осуществляющих грузопассажирские международные перевозки.
      На сегодняшний день, все вновь производимые в странах ЕС автотранспортные средства, выпускаются с завода только с цифровым тахографом.
      Учитывая необходимость соблюдения всеми перевозчиками нормативных правовых актов, регламентирующих порядок проезда по территории РК, увеличение перевозок пассажиров и багажа в междугородных, межобластных и внутриобластных сообщениях, возникла необходимость внедрения автоматизированной системы взвешивания автотранспортных средств в движении. Система разработана для предупреждения больших перегрузок автотранспорта, посредством взвешивания осевой нагрузки, и классификации автотранспорта. Высокоскоростные системы взвешивания, позволяют производить взвешивание автотранспорта не останавливая поток. Этот аспект играет немаловажную роль в местах наличия плотного потока грузового автотранспорта. Так как платформенные весы подразумевают взвешивания на скорости до 15 км/ч, а это влечет за собой временные издержки и оказывает огромное влияние на проходимость участков на которых необходимо взвешивание.
      Общий принцип работы системы основан на считывании и обработке сигналов с установленных на или в дорожное полотно датчиков. В момент пересечения транспортным средством датчиков, система определяет общую массу транспорта, распределение массы по каждой оси и группе осей.
      С 1 января 2011 года в Казахстане будут введены экологические стандарты Евро-3 для автотранспортных средств.
      Введение стандартов Евро-3 позволит запретить ввоз европейских автомобилей ранее 2001 года выпуска.
      Нормы Евро-3, в отличие от Евро-2, отдельно оговаривают параметры холодного пуска, и сокращают по сравнению с нормами Евро-2 объем допустимых токсичных выбросов примерно на 25 % (в два раза по сравнению с Евро-1).
      В РК выбросы в атмосферу вредных веществ от стационарных источников составляют около 2,5 млн. тонн/год, транспортные выбросы превышают 1 млн. тонн/год.
      В большинстве крупных городов вклад автотранспорта в загрязнение воздушного бассейна достигает 60 % и более от общих объемов вредных выбросов.
      Наибольший объем выбросов вредных веществ от передвижных источников характерен для г. Алматы, выбросы транспорта составляют в среднем 507 тонн/сутки, годовые 150-200 тыс. тонн или до 90 % от общих объемов выбросов. По областям годовые выбросы транспорта составляют: в Костанайской - 163,2 тыс. тонн, Алматинской - 131,0 тыс. тонн, Южно-Казахстанской - 106,0 тыс. тонн, Карагандинской - 100,0 тыс. тонн.
      Сжигание топлива в подкатегории "Транспорт" является шестым по значимости источником эмиссии парниковых газов в Казахстане, а доля его вклада в общие национальные эмиссии составляет около 4 %.
      **Второй этап (2013 - 2014 гг.)**
      С 1 января 2014 года будут введены экологические стандарты Евро-4 для автотранспортных средств.
      Введение стандартов Евро-4 позволят запретить ввоз европейских автомобилей, выпущенные ранее 2006 года.
      Нормы Евро-4 по всем показателям примерно в два раза жестче, чем Евро-3.
      Реализация положений технического регламента по выбросам вредных веществ автотранспортом позволит ограничить ввоз в Казахстан и производство на территории республики автомобилей, которые не соответствуют стандартам Евро. Кроме того, данная мера позволит обеспечить повышение качества автомобильного топлива. В конечном счете, внедрение экологических стандартов создадут условия для обновления существующего парка автомашин, а также позволит решить экологические проблемы (особенно в больших городах) и проблемы повышения уровня безопасности на дорогах.
      В 2012 - 2014 годах будут проведены мероприятия по анализу состояния автотранспортных услуг в Казахстане. С этой целью планируется проведение прикладных научных исследований по состоянию междугородных, городских и пригородных пассажирских перевозок, таксомоторных перевозок, состоянию инфраструктуры грузового и пассажирского автотранспорта.
      Также будет создана совместно с МВД рабочая группа по снижению объема перевозок в регулярном сообщении, осуществляемых под видом нерегулярных перевозок.
      С целью снижения уровня аварийности на автомобильном транспорте и повышения безопасности дорожного движения будут проведены научно-исследовательские работы, на основе рекомендаций которых планируется провести мероприятия по повышению безопасности. К перечню проблем, которые планируется осветить в научных исследованиях, относятся:
      1) проблемы, связанные с организацией и совершенствования системы технического осмотра автомобилей, передаваемого в МТК от МВД;
      2) проблемы повышения безопасности пассажирских перевозок (целесообразность ввода ремней безопасности на автобусных перевозках и ограничителей скорости);
      3) проблемы ввода цифровых тахографов на автомобильных перевозках - этапность их ввода на разных видах перевозок: межобластные, внутриобластные пассажирские и грузовые, городские пассажирские перевозки, перевозки опасных грузов;
      5) разработка профилактических мероприятий по снижению ДТП;
      6) анализ состояния и выработка рекомендаций по снижению транспортных заторов в крупных городах Казахстана;
      7) повышение дорожной безопасности: внедрение автоматизированных систем управления, повышение уровня контроля за перегруз автомобилей, механизмы стимулирования перевозчиков, перечень и соразмерность санкций за правонарушения в области эксплуатации автотранспорта и правил дорожного движения;
      8) совершенствование технической политики в отрасли с целью повышения безопасности на автотранспорте - разработка рекомендаций по переработке технического регламента "Требования к безопасности автотранспортных средств" с целью ужесточения требований к пассажирскому автотранспорту, разработке новых и переработке существующих государственных стандартов с гармонизацией их с международными требованиями;
      9) снижение на рынке услуг по перевозке пассажиров и грузов удельного веса субъектов малого предпринимательства, не имеющих надлежащих условий для обеспечения требований безопасной эксплуатации автомобилей;
      10) разработка предложений по снижению среднего срока службы автотранспортных средств;
      11) обеспечение технологических процессов организации перевозок пассажиров и грузов, в том числе и путем лицензирования деятельности перевозчиков.

**5.4 Развитие воздушного транспорта**

      Реализация мероприятий будет осуществляться в два этапа.
      **Первый этап (2010 - 2012 гг.)**
      Необходимыми мероприятиями по повышению уровня безопасности полетов и авиационной безопасности являются:
      1) введение в 2011 году обязательной сертификации организаций по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники, учебных авиационных центров, служб аэропортов, осуществляющих досмотр пассажиров и их багажа;
      2) в 2011 году осуществить внедрение современных систем информации по инцидентам, авиационным происшествиям, отказам и неисправностям авиационной техники в целях принятия своевременных корректирующих действий по обеспечению безопасности полетов;
      3) внедрение в 2012 году системы управления безопасностью полетов в авиакомпаниях, аэропортах, аэронавигации и организациях по техническому обслуживанию авиационной техники.
      **Второй этап (2010 - 2014 гг.)**
      1) в 2010 - 2014 годы - реализация первого этапа внедрения международных авиационных стандартов в области безопасности полетов;
      2) в период 2010 - 2014 годы - обучение специалистов уполномоченного органа в соответствии со стандартами ИКАО, EASA, ТРАСЕКА.
      **Обновление парка воздушных судов и совершенствование технического обслуживания**
      В целях пополнения парка ВС новыми современными ВС АО "Эйр Астана" запланировано приобретение в собственность 6 ВС Эйрбас 320 с поставками в 2012 - 2013 годы.
      Обновление парка ВС будет также осуществляться через АО "Казахстанская транспортная лизинговая компания".
      К 2014 году количество новых современных самолетов составит 40 ед.
      Общее количество современных вертолетов западного и российского производства достигнет 35-40 ед.
      В целях совершенствования технического обслуживания, планируется создание центров по техническому обслуживанию ВС, соответствующих международным требованиям, при консалтинговой поддержке ведущих иностранных компаний.
      **Развитие наземной инфраструктуры**
      В целях дальнейшего развития наземной инфраструктуры в отрасли гражданской авиации планируется:
      1) в 2010 году ввод в эксплуатацию после реконструкции взлетно-посадочных полос в аэропортах гг. Актау и Кызылорда;
      2) в период до 2015 года:
      проведение реконструкции взлетно-посадочных полос в 8 аэропортах (Кокшетау, Семей, Костанай, Уральск, Талдыкорган, Усть-Каменогорск, Петропавловск, Тараз);
      строительство и реконструкция пассажирских и грузовых терминалов в 6 аэропортах (Алматы, Атырау, Шымкент, Кокшетау, Тараз, Уральск);
      строительство нового международного аэропорта Кендерли.
      **Развитие аэронавигационной системы и транзитного движения**
      Дальнейшее развитие аэронавигационной системы будет реализовываться за счет внедрения наиболее передовых и перспективных технологий включая:
      1) интеграцию подсистем аэронавигационной системы Казахстана в единый комплекс, являющийся прототипом будущей аэронавигационной системы на основе перспективной модели ИКАО;
      2) начало внедрения элементов навигационных систем космического базирования и переход на спутниковую навигацию, которая развивается быстрыми темпами в Европе и Америки и играет важную роль в обеспечении безопасности полетов.
      Планируется проведение работ по внедрению в республике Всемирной геодезической системы координат - 1984 (WGS-84) в качестве единой опорной системы координат.
      **Развитие авиационных услуг**
      Несмотря на сложившуюся в мировой экономике ситуацию, в 2009 году открыто 10 новых авиамаршрутов, к 2015 году планируется открытие еще 30-ти новых авиамаршрутов по Европе, Азии и странам СНГ.
      В этой сфере планируется открытие новых международных авиалиний в города ближнего и дальнего зарубежья, а также расширение географии полетов на внутриобластных и местных авиалиниях.
      Будет усовершенствована система конкурсного распределения авиационных маршрутов на регулярные авиаперевозки.
      Активизирует развитие деловая авиация, которая имеет большое значение в экономике страны. В настоящее время в деловой авиации задействовано порядка 7 авиакомпаний с общим количеством ВС 15 ед.
      В законодательном порядке будут приняты меры по упрощению процедуры сертификации и регистрации лиц, выполняющих полеты в личных целях и применению уведомительной системы при использовании воздушного пространства, а также совершенствованию контроля за такими полетами.
      В 2014 году будет перевезено свыше 4,5 млн. пассажиров (в 2009 году - 2,7 млн. пассажиров, рост 60 %), обслуживание аэропортами составит не менее 9,5 млн. пассажиров (в 2009 году - 5,2 млн. пассажиров, рост 55 %).
      **Тарифная политика**
      Согласно действующему законодательству РК регулярные перевозки по авиамаршрутам, осуществляемые на основании решений Правительства РК или уполномоченного им государственного органа, а также перевозки, осуществляемые на основании решений местных исполнительных органов, не обеспечивающие уровень дохода, необходимый для эффективного функционирования авиамаршрута, подлежат субсидированию за счет средств, предусмотренных в соответствующем бюджете.
      Так, в 2008 году государством из республиканского бюджета выделено 667,7 млн. тенге на субсидирование 9 авиамаршрутов, в 2009 году из республиканского бюджета выделено 727,7 млн. тенге, при рассмотрении проекта бюджета на 2010 год были поддержаны расходы на сумму 881,5 млн. тенге по следующим 6 авиамаршрутам: Астана - Семей - Астана, Астана - Жезказган - Астана, Астана - Петропавловск - Астана, Астана - Усть-Каменогорск - Астана, Караганда - Кызылорда - Караганда, Алматы - Кокшетау - Алматы.
      Преобладание транзитного потока в воздушном пространстве республики и высокая конкуренция с сопредельными странами требуют постоянного применения гибкой и прозрачной политики ценообразования в аэронавигационных услугах, в том числе аэропортовые услуги и услуги по перевозке.
      В этих целях, а также с целью проведения социальной политики государства, будут изучены принципы формирования и применения тарифов и цен, в результате чего будут подготовлены соответствующие рекомендации и разработаны необходимые документы.
      **Развитие конкуренции.**
      Платежеспособный спрос на транспортные услуги ограничен, перевозки слишком дороги для значительной части населения и предприятий. Различные виды транспорта жестко конкурируют между собой за потребителя.
      В процесс обслуживания пассажира включены авиакомпании, аэропорты и провайдеры аэронавигационных услуг. На текущий момент данные субъекты находятся на разных стадиях модернизации и в общем счете не соответствуют производственным мощностям требованиям друг друга для успешного обеспечения запросов потребителей авиационных услуг.
      В области воздушных перевозок действует конкурсное распределение маршрутов. На международном рынке перевозок проводится политика регулирования объемов перевозок с учетом интересов казахстанских перевозчиков, так как на данном рынке казахстанские авиакомпании пока не конкурентоспособны.
      В области аэропортовых услуг необходимо продолжать осуществление модернизации аэропортовых комплексов, при этом требуется применение гибкой тарифной политики, так как в международных перевозках аэропорты находятся в конкурентной среде с аэропортами приграничных государств.
      Аналогичная ситуация по конкуренции на международном рынке с казахстанским поставщиком аэронавигационных услуг РГП "Казаэронавигация".
      В области аэропортовых услуг также предусмотреть следующие мероприятия:
      1) разработка Перечня других аэропортовых услуг, утвержденных соответствующим нормативно-правовым актом;
      2) развитие конкуренции в техническом обслуживании, обработке багажа, грузов и почты, обслуживания на перроне, поставке продуктов питания, беспошлинной торговле, автопарковках. Кроме того, целесообразно обеспечить возможность авиакомпаниям осуществлять в указанных сферах самообслуживание;
      3) разработка и внедрение правил недискриминационного доступа авиакомпаний к услугам аэропортов и аэронавигационным услугам;
      4) в случае желания авиакомпаниями самостоятельно закупать авиационные горюче-смазочные материалы, обязать аэропорты предоставлять резервуары для его хранения либо предоставить возможность строительства альтернативных топливозаправочных комплексов в аэропортах.

**5.5 Развитие водного транспорта**

      Основными направлениями водного транспорта являются:
      1) строительство судостроительных и судоремонтных производств;
      2) строительство и приобретение судов танкерного, сухогрузного флота и флота поддержки морских операций;
      3) создание образовательной системы, соответствующей международным стандартам, для подготовки переподготовки морских кадров;
      4) поэтапное обновление судов технического флота с доведением его численности до 147 единиц;
      5) создание систем управления движением судов в казахстанском секторе Каспийского моря.
      Реализация мероприятий будет осуществляться в два этапа.
      **Первый этап (2010 - 2012 гг.)**
      Предполагается пополнение танкерного флота двумя судами грузоподъемностью 12000 тонн.
      В настоящее время ведется работа по приведению национального законодательства в соответствии с требованиями международных договоров.
      Наряду с этим планируется разработка технико-экономического обоснования создания специализированного морского учебного заведения.
      В частности подготовку кадров предполагается обеспечивать на двух уровнях: средне-специальном - подготовка рядового состава экипажа судна и высшем - подготовка командного состава.
      Для реализации указанных мероприятий будут привлечены зарубежные морские академии и судоходные компании, и организации, оперирующие в казахстанском секторе Каспийского моря.
      В результате в Казахстане будут созданы учебные заведения способные готовить морских специалистов, отвечающих международным требованиям.
      В 2009 году начата реализация проекта по реконструкции Усть-Каменогорского и Бухтарминского шлюзов, которые более полувека находятся в непрерывной эксплуатации.
      В целях исключения риска разрушения Шульбинского шлюза и угроз экологического и экономического характера планируется строительство защитного гидротехнического сооружения.
      Осуществление указанных мероприятий будет способствовать повышению безопасности судоходства и эффективности перевозок по Иртышу.
      **Второй этап (2013 - 2014 гг.)**
      Планируется создание крупного судостроительно-судоремонтного завода в порту Курык.
      Также предполагается расширение производственных площадей завода металлоконструкций компании "Кеппел Казахстан" и строительство трех новых заводов металлоконструкций.
      При реализации данных проектов будет удовлетворено до 40 % потребности казахстанских судовладельцев в ремонте и строительстве судов.
      К 2014 году отечественной судоходной компанией "Казмортрансфлот" будут приобретены два сухогрузных судна.
      В результате планируется обеспечение транспортировки собственными танкерами до 40 % нефти, переваливаемой через порт Актау и вхождение на рынок перевозки сухих грузов, казахстанского происхождения.
      До 2015 года требуется замена и реновация порядка 24 судов. Полноценная реализация данного мероприятия позволит качественно проводить работы по содержанию внутренних водных путей и обеспечению безопасности судоходства.
      Планируется создание систем управления движением судов в заливе А. Бековича-Черкасского (порт Курык) и в Урало-Каспийском бассейне (порт Атырау), модернизация системы управления движением судов (далее - СУДС) порта Актау и создание локальных СУДС.
      Реализация указанных мероприятий направлены на обеспечение безопасности человеческой жизни на море, безопасности и эффективности судовождения, охраны окружающей среды от возможного неблагоприятного воздействия судоходства.
      В соответствии с требованиями Международной конвенции по охране человеческой жизни на море (СОЛАС-74) необходимо создание Региональной системы управления спасательными операциями (далее - PCУСО) в казахстанском секторе Каспийского моря.
      РСУСО в портах Актау, Баутино, Курык и Атырау, а также ретрансляционные пункты предполагается оснастить оборудованием связи, обеспечивающим создание и функционирование Глобальной морской системы связи при бедствии и для обеспечения безопасности (далее - ГМССБ).
      Оперативная связь спасательных служб с судами средствами ГМССБ обеспечит эффективное проведение операций по спасению людей, судов и ликвидации последствий аварий.
      Данная система необходима в условиях интенсивного судоходства по Каспию и ростом объемов перевозок углеводородного сырья.

**5.6 Повышение безопасности на транспорте**

      Реализация мероприятий будет осуществляться в период с 2010-2014 годы.
      **Автомобильный транспорт.** В рамках Европейского соглашения, касающегося работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР) в Казахстане внедрены тахографы - приборы, непрерывно регистрирующие скорость движения, пройденный путь и режим труда и отдыха водителя. Назначением данного прибора является обеспечение безопасности дорожного движения.
      В настоящее время в РК обязательно оборудование тахографами автотранспортных средств, осуществляющих внутриобластные междугородные перевозки пассажиров.
      Для стран, входящих в соглашение ЕСТР, но не являющимися членами ЕС, определен переходной период для внедрения цифровых тахографов.
      В этой связи МТК ведется активная работа по переходу с механических тахографов на цифровые тахографы при осуществлении международных перевозок.
      Согласно разделу 7 Государственной Программы "Путь в Европу" на 2009 - 2011 годы, утвержденной Указом Президента РК от 29 августа 2008 года № 653, ежегодное увеличение товарооборота с европейскими странами за счет создания благоприятных условий, составит 10 %.
      Учитывая изложенное, отсутствие допуска отечественных автотранспортных средств, осуществляющих международные автомобильные перевозки, на территорию стран ЕС, существенно снизит грузо- и товарооборот между Казахстаном и странами ЕС, выразится в недополучении средств государственным бюджетом за счет недополучении налогов и таможенных сборов с торгового оборота (порядка 4000 долларов США за один выполненный рейс в страны ЕС).
      Мировая статистика показывает, что водители, при соблюдении условий Соглашения (ЕСТР), в 2,5 раза меньше попадают в аварийные ситуации, чем водители, которые двигаются без соблюдения указанных условий. Происходит это за счет просчитанных маршрутов движения, полноценного отдыха, оптимальных режимов движения, ограничения скоростей. При этом тахограф определяет время в пути с точностью до 5 мин, скорость движения транспортного средства с точностью до 5 км/ч, пройденное расстояние с точностью до 1 км, а также обозначает виды деятельности с использованием специальных пометок.
      Это благоприятно влияет на финансовое состояние предприятий-перевозчиков. Затратная часть, связанная с командировками снижается до 15 %, и, следовательно, оплата труда производится за фактически отработанное время. Затраты на топливо снижаются до 12 %, увеличивается ресурс узлов и агрегатов.
      Система цифровых тахографов позволит улучшить статистику дорожной безопасности посредством выполнения обязательств по безопасности и путем предоставления соответствующего обучения водителям.
      Учитывая увеличение грузооборота, доля объемов внутриреспубликанских перевозок грузов на сегодняшний день составляет порядка 90 % от общего объема перевозок грузов. Прогнозные оценки показывают ежегодное увеличение объемов перевозок грузов по территории РК на 10-12 %.
      В этой связи, одной из первостепенных задач обеспечения сохранности сети автомобильных дорог, являющихся одной из основных составляющих стратегии экономической безопасности является предупреждение износа существующих и реабилитированных участков автодорог путем проведения контроля проезда тяжеловесных автотранспортных средств по автодорогам республиканского и местного значения.
      Наибольший ущерб автомобильным дорогам РК (как в мировой практике) наносят перегруженные автомобили и особенно автомобили с превышением нагрузок на оси.
      Согласно экспертным оценкам, при увеличении на 2 тонны допустимой (10 тонн) осевой нагрузки на одиночную ось автомобиля, износ дорожного полотна увеличивается в 4 раза.
      В этой связи, основной упор в работе органов транспортного контроля ставится на организацию работы постов транспортного контроля, дислокация которых формируется исходя из складывающихся экспортно-импортных и транзитных грузопотоков, реконструируемых и реабилитируемых участков автомобильных дорог, наличия грузообразующих мест (промышленные и перерабатывающие предприятия, нефтяные, газоконденсатные месторождения, угольные разрезы, горнодобывающие предприятии), перевозок товаров народного потребления.
      В соответствии со статьей 11 Закона РК "Об автомобильном транспорте" создание постов транспортного контроля без оснащения техническими средствами контроля не допускается.
      В этой связи, в целях обеспечения безопасности на автодорогах при осуществлении взвешивания автотранспортных средств, улучшения качества проводимого контроля за соблюдением законодательства в области автомобильного транспорта, необходимо техническое оснащение органов транспортного контроля стационарным весовым и другим измерительным оборудованием.
      Учитывая изложенное бюджетной программой "Развитие сети постов транспортного контроля", предусматривается планомерное оснащение до 2012 года (1-этап) 18 действующих внутренних постов транспортного контроля стационарным весовым оборудованием (включая обустройство дорожного полотна).
      Ожидаемые прямые результаты: повышение уровня безопасности перевозок пассажиров и грузов, улучшение технического состояния автомобильных дорог, увеличение интенсивности проезда автотранспортных средств за счет сокращения времени проведения взвешивания до 15-20 минут, сокращение затрат пользователей автодорог и времени в пути, а также уменьшение затрат на текущий ремонт и содержание автомобильных дорог.
      Косвенные результаты:
      1) улучшение качественного уровня контроля за проездом тяжеловесных и крупногабаритных транспортных средств;
      2) снижение транспортной составляющей в себестоимости продукции, что будет способствовать повышению экспортного потенциала отечественных производителей;
      3) повышение транзитного потенциала и конкурентоспособности международных маршрутов, проходящих по территории республики;
      4) уменьшение выброса вредных веществ, связанных с работой автомобильного транспорта.
      В свою очередь, в целях обеспечения транспортной безопасности внедряется практика работы передвижных постов транспортного контроля.
      Передвижные посты широко применяются на территории РФ, Республике Беларусь, а также в ряде стран ЕС.
      Передвижные посты, оснащенные современными техническими средствами и оборудованием, позволят повысить эффективность обеспечения транспортной безопасности, обеспечит сохранность автодорог.
      Данная форма проведения транспортного контроля, путем обеспечения неукоснительного соблюдения требований транспортного законодательства всеми участниками перевозочного процесса, будет способствовать формированию благоприятного инвестиционного климата в транспортном секторе, повышению конкурентоспособности транспортной системы за счет внедрения инновационных технологий.
      Кроме того, необходимо отметить, что применение передвижных постов позволит сэкономить бюджетные средства.
      Так, на оснащение 1 стационарного поста требуется сумма в размере 42,5 млн. тенге. При этом средняя стоимость оборудованного передвижного поста транспортного контроля на базе "Хюндай" составляет 16-18 млн. тенге.
      Экономия бюджетных средств с одного поста транспортного контроля составит 24,5 млн. тенге.
      Для сравнения, на оснащение 32 стационарных постов транспортного контроля потребовалась бы сумма в размере 1 360 млн. тенге, тогда как на приобретение 32 передвижных постов транспортного контроля необходима сумма только в размере 512 млн. тенге.
      Экономия бюджетных средств составит более 840 млн. тенге.
      Эффективность обеспечения транспортной безопасности не только способствует экономическому росту, но и представляет собой одну из наиболее важных переменных, позволяющих решать различные проблемы, в том числе последствия для здоровья, а также перегруженность дорог и проблемы безопасности транспортных процессов.
      Кроме того, основными мероприятиями для снижения аварийности на автодорогах являются следующие:
      1) улучшение инженерного обустройства на дорогах, в том числе установка барьерного ограждения и ограждений, разделяющих встречные транспортные потоки;
      2) ликвидацию очагов аварийности;
      3) улучшение информации для участников движения;
      4) устройство разметки на напряженных участках дорог;
      5) повышение уровня квалификации специалистов служб безопасности движения в дорожно-эксплуатационных организациях;
      6) более широкое распространение системы оповещения метеоусловий;
      7) проведение экспертизы проектов строительства, реконструкции и ремонта дорог с позиций безопасности дорожного движения;
      8) улучшение качества зимнего содержания дорог.
      На основе анализа причин аварийности на дорогах за предыдущий год намечается ежегодно утверждать в разрезе областных управлений дорог и основных автодорожных маршрутов план работ по повышению уровня безопасности движения.
      **Железнодорожный транспорт.** С учетом мировой практики на основе требований стандартов для организации контроля по предупреждению аварийности необходимо проводить мероприятия по обучению специалистов массовых профессий и среднего звена, от которых в основном зависят состояние технических средств и их эксплуатация.
      Для осуществления контроля за качественным исполнением технического обслуживания и ремонтов подвижного состава, верхнего строения железнодорожных путей, необходимо применение современных средств диагностики.
      **Водный транспорт.** Повышение эффективности контроля на водном транспорте и оперативное реагирование на транспортные происшествия возможно только в условиях обновления территориальных органов транспортного контроля современным скоростным специальным водным транспортом.
      Следует отметить, при осуществлении контроля за морским (250 ед.), речным (864 ед.) и маломерным (25 464 ед.) флотом, а также, учитывая при этом разбросанность на большие расстояния, отдаленность друг от друга водоемов, озер, рек, контрольно-надзорные функции территориальных органов транспортного контроля не выполняются должным образом по причине изношенности служебного водного транспорта до 92 %.
      При этом количество судов специального водного транспорта органов транспортного контроля остается неизменным с 2002 года. Данные обстоятельства влияют на качество проверки уровня обеспечения безопасности, а также оказывает влияние на рост аварийности на флоте.
      Кроме того, только с использованием специального водного транспорта территориальные органы могут осуществлять контроль за сроками пользования судоходными водными путями РК.
      В целях полного охвата подконтрольных объектов на водном транспорте, обеспечения эффективности ведения контроля за соблюдением судоводителями правил плавания и безопасной эксплуатации судов, а также оперативного реагирования на транспортные происшествия на водном транспорте, необходимо приобретение для органов транспортного контроля 28 современных судов специального водного транспорта соответствующих требованиям по автономности плавания и скоростным характеристикам.
      К 2015 году предполагается приобретение 28 ед. специального водного транспорта. В связи с чем, численность судов к 2015 году будет соответствовать постановлению Правительства РК от 24 февраля 2000 года № 288 "Об упорядочении эксплуатации специальных транспортных средств для обслуживания государственных учреждений, финансируемых из республиканского бюджета".
      Оснащение органов транспортного контроля современными судами специального водного транспорта помимо повышения качества контроля за обеспечением безопасности и предупреждения роста аварийности на флоте, приведет к увеличению взимаемых сумм сбора за государственную регистрацию судов и взысканных штрафов за административные правонарушения ежегодно на 30 %.
      Кроме того, поскольку суда являются объектами налогообложения, следовательно, увеличение количества зарегистрированных судов повысит налогооблагаемую базу на 10 %.

**5.7 Использование транзитного потенциала**

      Реализация мероприятий будет осуществляться в период с 2010-2014 годы.
      Интеграция в мировую транспортную систему требует внедрения международных стандартов, развития международных коридоров, создание условий лучших, чем на альтернативных маршрутах других стран, решение других торгово-транспортных проблем и активное развитие своих экспортных, импортных и транзитных возможностей.
      Расположение РК в центре евразийского континента предопределяет его геополитическую роль транзитного моста между Европой и Азией, а также между Россией и Китаем.
      По территории Казахстана проходят сформированные на основе существующей в республике транспортной инфраструктуры четыре международных транспортных коридора:
       *1) Северный коридор ТАЖМ:* Западная Европа - Китай, Корейский полуостров и Япония через Россию и Казахстан (на участке Достык - Актогай - Саяк - Моинты - Астана - Петропавловск (Пресногорьковская);
*2) Южный коридор ТАЖМ:* Юго-Восточная Европа - Китай и Юго-Восточная Азия через Турцию, Иран, страны Центральной Азии и Казахстан (на участке Достык - Актогай - Алматы - Шу - Арысь - Сарыагаш);
*3) ТРАСЕКА:* Восточная Европа - Центральная Азия через Черное море, Кавказ и Каспийское море (на участке Достык - Алматы - Актау);
*4) Север-Юг:* Северная Европа - страны Персидского залива через Россию и Иран с участием Казахстана на участках: морской порт Актау - регионы Урала Россия и Актау - Атырау.
      Кроме направлений, участвующих в формировании основных трансконтинентальных маршрутов, необходимо отметить Центральный коридор ТАЖМ, имеющий важное значение для региональных транзитных перевозок по направлению Сарыагаш - Арысь - Кандагач - Озинки.
      Коридоры позволяют значительно сократить расстояние в сообщении Восток - Запад и сроки доставки грузов.
      Мощный рост экономики Китая, в частности его западных регионов, уже сегодня вызывает необходимость в доставке на мировые рынки различного спектра товаров. Вместе с тем, по оценкам специалистов, уровень развития транзита в Казахстане не соответствует потенциалу отрасли и республики в целом. Так, например, в 2003 году объем внешней торговли Китая со странами ЕС составил 115 млн. тонн, при этом объем транзитных перевозок по территории РК в данном направлении составил около 3 млн. тонн.
      Географически сеть транспортных коридоров ориентирована на удовлетворение промышленных и хозяйственных нужд. Требуется ее дальнейшая оптимизация и частичная переориентация с учетом перспектив территориального развития, размещения производительных сил и расселения населения.
      **Железнодорожный транспорт** имеет наилучшие перспективы развития транзитного потенциала и повышения его использования.
      Комплексное повышение привлекательности железнодорожных коридоров для транзитного движения должно включать повышение качества инфраструктуры, совершенствование тарифной политики и устранение барьеров административного характера. Совершенствование услуг должно осуществляться по таким критериям, как точность, надежность и скорость транспортировки. Необходимо создание системы обеспечения безопасности и универсальности движения.
      Особое значение в обеспечении международных перевозок по Трансазиатской железнодорожной магистрали занимает развитие станции Достык на казахстанско-китайской границе.
      В целях устойчивого роста перевозок железнодорожным транспортом через международный пограничный пункт Достык - Алашанькоу необходима реализация мероприятий, позволяющих максимально увеличить его пропускную способность, включая расширение с китайской стороны терминальной емкости станций Алашанькоу и Урумчи и участка Актогай - Достык к 2015 году до 25 млн. тонн.
      Перспективное создание "спрямляющих" железнодорожных линий через территорию Казахстана путем строительства связующих участков между существующими магистралями позволит расширить пропускную способность транзитных коридоров до 100 млн. тонн в год по направлениям на Туркменистан, Иран, Турцию и страны Европы. Проектирование новых участков должно производиться с учетом их последующей электрификации.
      Обеспечение дальнейшего увеличения транзитных перевозок из Китая, возможно, решить открытием второго международного пограничного железнодорожного перехода и строительством железнодорожной линии Коргас - Жетыген, которая является продолжением строящейся Китаем железнодорожной линии Цзинхэ - Хоргос, что положительно скажется на развитии зоны свободной торговли (на пограничном пункте перехода Хоргос).
      В рамках реализуемого проекта по организации трансконтинентального автотранспортного коридора Западная Европа - Западный Китай, предусматривается реконструкция всех выходов на коридор из стран Центральной Азии, в том числе из Узбекистана и Кыргызстана.
      Дорога Европа - Россия - Казахстан - Китай - это самый короткий путь из Китая в Европу, с минимальным количеством стран-участниц, а значит, и границ. Данные конкурентные преимущества делают проект перспективным, время в пути составляет около 10 дней (автодорожный Транссиб - 14 суток, морской через Суэцкий канал - 45 суток). Проект обеспечит высокий уровень услуг, включающий комбинацию превосходной технической доступности коридора вместе с современной интеллектуальной системы и услугами логистических центров.
      Транзит влечет за собой огромный мультипликативный эффект выраженный в развитии внутренней и внешней торговли, снижении себестоимости товаров и услуг, роста индустриального, инновационного, агропромышленного, машиностроительного, добывающего секторов и многих других аспектов развития.
      Серьезной проблемой, препятствующей развитию международных автоперевозок в республике, является наличие неэффективных систем обработки грузов и сопроводительной документации, а также лишние проверки и препятствия, чинимые контролирующими органами, большое количество сборов, в том числе неофициальных.
      Данные проблемы целесообразно решать в рамках упрощения транспортных процедур, документации для транспорта и создания логистических систем (далее - ЛС), следующих по создаваемому коридору.
      Так, помимо создаваемого МИНТ Международного центра приграничного сотрудничества "Хоргос", в утвержденном технико-экономическом обосновании строительства коридора Западная Европа - Западный Китай, упомянуто строительство 5 крупных и средних ЛС по всему маршруту, а также о строительстве малых ЛС в других регионах республики в зависимости от потребности.
      В мировой практике создание ЛС, предусматривает упрощение трансграничных транспортных процедур и документации, сокращение различных сборов и сокращение времени прохождения товаров и транспорта через границу и по всему коридору, а также позволяет сократить транспортные расходы перевозчиков, в которых предусмотрены цивилизованные формы торговли, включающие таможенное оформление, торговые организации всех типов, банки, гостиницы, страховые и контрактные агентства.
      **Повышение эффективности использования транзитного потенциала авиатранспортной инфраструктуры**, являющейся неотъемлемой частью транспортной системы и будет направлено на реализацию транзитного потенциала авиаперевозок на маршрутах Азия - Европа - Азия на основе использования современных ВС и организации удобной стыковки маршрутов в европейские и азиатские страны через узловые аэропорты Казахстана; развитие инфраструктуры аэропортов Казахстана для повышения качества обслуживания транзитных рейсов.
      В настоящее время в РК функционируют три узловых аэропорта гг. Астана, Алматы, Атырау.
      Алматинский аэропорт играет значительную роль в обслуживании грузовых перевозок в направлении "Дальний Восток и Юго-Восточная Азия - Европа". В аэропорту г. Алматы в начале 2009 года введен в эксплуатацию мультимодальный грузовой терминал, площадью 20000 кв. м, категории "А", соответствующий международным требованиям. Терминал содержит зоны экспорта, транзита, импорта, таможенный склад, международный центр по обработке почты, свободную зону для долгосрочного хранения груза после таможенного оформления.
      Инфраструктура терминала включает в себя прирельсовый терминал, площадью 2 700 кв. м, железнодорожную ветку и контейнерную площадку для приемки, обработки и хранения грузов.
      В целом, авиационной администрацией Казахстана проводится политика расширения воздушного сообщения, открытия новых международных авиарейсов, в первую очередь из формируемых аэропортов-хабов, предполагающих создание взаимоподстыковочной сети маршрутов Европа - Казахстан - Азия, что в несколько раз расширит пассажиропоток, следующий через РК. Также особое внимание будет обращено развитию авиационного сообщения из региональных аэропортов.
      Предусматривается возможность выдачи разрешений на выполнение программ грузовых авиарейсов иностранных авиаперевозчиков через аэропорты гг. Астана, Алматы, Атырау, а также через аэропорт г. Караганда, в том числе с предоставлением "пятой свободой воздуха" по правилам ИКАО, что создает условия для развития данных аэропортов как карго-хабов. В аэропорту г. Караганда открыт карго-терминал класса "А", площадью 3500 кв. м. Пропускная способность карго-терминала позволяет обслуживать 30 тыс. тонн грузов в год. Терминал оборудован холодильными камерами и автоматизированной системой управления складскими процессами по эффективной обработке грузов.
      В период 2011 - 2012 гг. планируется построить транспортно-логистический центр в аэропорту г. Атырау.
      В итоге, к 2015 году объем транзита через территорию республики увеличится на 15 %, доход на 20 %.

**Развитие инноваций и содействие технологической модернизации**

      Транспортно-коммуникационный комплекс является крупнейшим потребителем материалов и услуг смежных отраслей. Важным направлением инновационного развития является применение новых современных технологий и материалов при реализации инфраструктурных проектов, а также информационное обеспечение транспортных процессов.
      Большое влияние на рост внутреннего потребления оказывает автодорожная отрасль.
      В настоящее время первый казахстанский автобан "Астана - Щучинск" построен с цементобетонным покрытием на основании из золоминерального материала с применением двух новых технологий устроено 96 км цементобетонного покрытия по германской технологии.
      Применение данного материала имеет положительные преимущества: высокая прочность, длительный срок службы до 20 лет, стабильность к изменению температур, стабильный коэффициент сцепления покрытия и слабая зависимость от увлажнения, хорошая видимость и отражение в ночное время, возможность применение отечественных материалов и на остальных 128 км участках верхний слой устраивался из высокопрочного, щебеночно-мастичного асфальтобетона (далее - ЩМА) с применением для усиления дорожных одежд гесинтетических материалов. Данная конструкция дорожной одежды позволяет увеличить срок службы покрытия и в целом дорожной одежды, при этом увеличиваются межремонтные сроки проведения капитального и среднего ремонта.
      Внедрение вышеуказанных новых технологий будут продолжены в ходе реализации проекта реконструкции международного транзитного коридора "Западная Европа - Западный Китай", концессионных проектов и при реконструкции других дорог республиканского значения.
      На участке "Астана - Щучинск" планируется внедрение ИТПС, которая является автоматической системой мониторинга и управления дорожным движением, а также ведомственной сетью связи и электроснабжения концессионного проекта.
      Вместе с тем, в городах Астана и Караганда в 2009 году начато производство по утилизации автомобильных шин (резиновой крошки), которые будут использоваться для добавки в асфальтобетон. Такие добавки позволяют увеличить прочность покрытия дорог, а также их стойкость к удару, морозостойкость и стойкость к растрескиванию полотна при температурных перепадах. При этом срок эксплуатации дорожного полотна увеличивается в 1,5-2 раза.
      Также будет использован макпорошок при ямочном ремонте, который позволяет устранять дефекты даже при низких температурах, что обеспечивает оперативность при устранении различных дефектов покрытий.
      Основными направлениями инновационного развития в сфере железнодорожного транспорта являются оснащение магистральных железнодорожных путей современными техническими устройствами, а также системами их диагностирования и содержания и создание интегрированной системы информационного обеспечения транспортных процессов, включая внедрение автоматизированных систем управления на железнодорожном транспорте.
      Из-за различного срока службы элементов верхнего строения пути: рельсов, шпал, скреплений, балласта производится их замена в разные сроки, что увеличивает объемы выполняемых путевых работ и приводит к значительным потерям людских, финансовых, а также материальных затрат.
      Создание новых износостойких и долговечных материалов для элементов верхнего строения пути повысит работоспособность конструкции верхнего строения пути и позволит значительно сэкономить материально-финансовые затраты, направленные на эксплуатацию железнодорожного пути в целом.
      В сфере автомобильного транспорта будут внедрены цифровые тахографы касающихся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки и предполагает создание специальных совместимых баз данных и разработки принципов безопасности.
      Тахограф является обязательным устройством для автомобилей, осуществляющих грузопассажирские международные перевозки.
      На сегодняшний день, все вновь производимые в странах ЕС автотранспортные средства, выпускаются с завода только с цифровым тахографом.
      Также планируется внедрение автоматизированной системы взвешивания автотранспортных средств в движении, которая разработана для предупреждения больших перегрузок автотранспорта, посредством взвешивания осевой нагрузки, и классификации автотранспорта. Высокоскоростные системы взвешивания, позволяют производить взвешивание автотранспорта не останавливая поток, что играет немаловажную роль в местах наличия плотного потока грузового автотранспорта.
      В целях реализации научного и инновационного развития автодорожной отрасли планируется:
      1) Проведение комплексных исследований по механике дорожных конструкций с целью совершенствования методов их проектирования с учетом реальных условий эксплуатации;
      2) Исследование свойств битумов, в том числе отечественного производства и асфальтобетонов на их основе с целью обеспечения их соответствия климатическим условиям республики и повышение долговечности дорожных покрытий;
      3) Изучение мирового опыта проектирования, строительства, ремонта и содержания конструкций дорожных одежд с основаниями и покрытиями из цементобетона, проведение исследования и разработка технических решений применительно к условиям РК;
      4) Совершенствование методов и оборудования для испытания дорожно-строительных материалов и конструкций с целью повышения достоверности оценки их прочности и долговечности;
      5) Проведение исследований и разработка ресурсосберегающих технических решений по обеспечению сохранности мостовых сооружений и их соответствия возрастающим транспортным нагрузкам;
      6) Исследование влияния дорожных условий магистральных автомобильных дорог Казахстана на безопасность движения с целью повышения их эксплуатационной надежности, совершенствования нормативных требований к геометрическим элементам дорог и организации дорожного движения;
      7) Создание центра апробации новых технологий и материалов для дорожного строительства.
      Результаты научно-исследовательских работ успешно применяются. В частности, проведен анализ новых апробированных технических решений (материал, конструкция, технология) на опытных участках Астана - Щучинск, Петропавловск - Соколовка на границе РФ, Жаксы - Есиль - Бузылык, Атырау - Актау (Каратабан - Доссор) и т.д.
      Практически все разработанные научные темы находят применение в отраслях транспортно-коммуникационного комплекса, где конечным результатом работы являются утвержденные стандарты, нормативно-технические документы, отчеты, новые дорожно-строительные материалы и технологии.
      В целом по транспортной отрасли планируется проведение научных прикладных исследований в автодорожной отрасли в части прогнозирования ресурса железобетонных пролетных строений автодорожных мостов; в сфере автомобильного транспорта по проблемам диспетчерского управления пассажирскими перевозками в крупных городах, безопасности функционирования автомобильного транспорта, экологической безопасности, а также исследования по допустимым весогабаритным параметрам АТС; в сфере транзитного потенциала по изучению конкурентной среды на рынке транспортных услуг в рамках региональных экономических организаций.
      Развитие и применение современных технологий на воздушном транспорте будет в основном происходить в сфере аэронавигационного обслуживания ВС, а также приема и обработки грузов и обслуживания пассажиров в аэропортах.
      В краткосрочной перспективе рассматривается возможность внедрения Всемирной геодезической системы координат. Данная инновация позволит повысить точность захода на посадку ВС с помощью систем спутниковой навигации, что является необходимым элементом для обеспечения безопасности полетов. Наряду с этим РГП "Казаэронавигация" осуществляет реализацию программы развития системы управления аэронавигационной информации, средств радиотехнического обеспечения полетов и оборудования инфраструктуры, которая позволила обеспечить требуемый уровень безопасности управления движением в воздушном пространстве Республики Казахстан.
      В рамках реализации данной программы, были введены современные радиотехнические средства обеспечения полетов. Данное современное оборудование коренным образом отличается от заменяемого оборудования, как элементной базой, так и принципом функционирования.
      На базе поэтапного процесса модернизации системы обеспечивается внедрение высокоэффективных технологий организации воздушного движения:
      1) внедрение уменьшенных минимумов вертикального эшелонирования;
      2) переход на методы зональной навигации;
      3) реализация концепции "свободного полета";
      4) использование технологии зависимого наблюдения.
      Рассматривая аспекты инновационной деятельности субъектов гражданской авиации, также необходимо отметить продолжение работы по совершенствованию учета в операциях с преобладанием наличного расчета. В настоящее время авиакомпанией АО "Эйр Астана" завершено внедрение системы бронирования через Интернет, которая использует две платежные системы - платежную систему "Казкоммерцбанка" для Казахстана и MIGS (Сидней) для других стран, тем самым, позволяя пассажирам бронировать и приобретать электронные билеты напрямую через Интернет. В Глобальных Системах Резервации (GDS'S), а именно в системах Амэдеус, Галилео и Абакус открыта продажа электронных билетов. Авиакомпания также расширяет внедрение продажи электронных билетов по интерлайн соглашениям. В АО "Авиакомпания SCAT" была внедрена автоматизированная система бронирования SITA Gabriel, на основных направлениях проводится поэтапное внедрение электронного билета (ЕТКТ).
      Вместе с тем, ведется работа по подписанию совместного документа между МТК и Международной Ассоциацией Воздушного Транспорта (ИАТА) по расширению стратегического партнерства и сотрудничества в области применения современных технологий в области воздушного транспорта в РК.
      При реализации инфраструктурных проектов в области гражданской авиации предусматривает:
      1) поэтапное приведение состояния аэропортовых комплексов в соответствие с требованиями международных стандартов ИКАО, включая строительство, реконструкцию аэродромных и аэропортовых комплексов;
      2) соблюдение политики интенсивного развития региональных авиакомпаний;
      3) расширение авиапарка, развитие рынка внутренних авиасообщений.
      Развитие казахстанского содержания является важным и актуальным направлением на современном этапе реализации индустриально-инновационной политики, направленной на повышение качества уровня жизни и благосостояния граждан нашей республики.
      В железнодорожной отрасли будет реализован комплекс мер по созданию производств технических средств железнодорожного транспорта и их комплектующих для удовлетворения внутренних потребностей и экспорта продукции. В период до 2015 года производство локомотивов увеличится до 150 единиц в год, будет осуществлен выпуск скоростных пассажирских вагонов до 100 единиц в год, грузовых вагонов - до 5,2 тыс. единиц в год. Будет организована сеть сервисных центров по обслуживанию и ремонту тягового подвижного состава казахстанского производства. Будет налажен выпуск изделий крупного вагонного литья до 6 500 вагонокомплектов, цельнокатаных колес до 125 000 штук в год, рельс до 100 000 тонн в год, стрелочных переводов до 4 500 комплектов в год и стрелочных электроприводов до 600 комплектов в год, также планируется производство оборудования систем электроснабжения и сигнализации. Предполагается увеличение осваиваемой отечественными товаропроизводителями номенклатуры железнодорожной продукции с 2 тысяч до 5 тысяч наименований. Импортозаменяющей продукцией являются рельсы, стрелочные переводы, оборудования по сигнализации, блокировке и связи, кузова, кабины, рамы тележек, аккумуляторные батареи, тормозные колодки, и др.
      В результате указанных мероприятий с 2009 года до 2015 года объем железнодорожной машиностроительной продукции увеличится в 30 раз (с 10 до 300 млрд. тенге), локализация при производстве железнодорожной машиностроительной продукции составит 50-90 %.
      До 2014 года будет реализован ряд инвестиционных проектов в сфере железнодорожной инфраструктуры. К ним относится строительство новых железнодорожных линий "Узень - государственная граница с Туркменистаном" (146 км), "Коргас - Жетыген" (293 км), "Ералиево - Курык" (14 км).
      В рамках реализации планируемых проектов по строительству, реконструкции и ремонту автодорог республиканского и местного значения потребуется значительное увеличение производимых объемов дорожно-строительного сырья, материалов и технологических компонентов.
      В автодорожной отрасли основным импортируемым материалом является битум. В 2010 году планируется запустить производство битума в ТОО "Лад" в Актюбинской области, проектной мощностью 50 тыс. тонн в год и ТОО "УАД" в Кызылординской области, проектной мощностью 43 тыс. тонн в год.
      В 2011 году планируется ввести в эксплуатацию битумного завода в г. Актау, проектной мощностью 420 тыс. тонн в год.
      В результате этих работ объем казахстанского содержания в закупаемых товарах вырастит с 89 % в 2010 году до 99 % в 2011 году. В дальнейшем данный показатель может достигать 100 процентного уровня, хотя, в связи с большим объемом строительных работ, вероятность импорта некоторых материалов, таких как цемент, битум, все-таки остается.
      При реализации инвестиционных проектов в области водного транспорта, в период до 2014 года, доля казахстанского содержания составит порядка 32,5 %, что обусловлено приобретением узкоспециализированного оборудования, а также судов морского и речного флота, производство которых в Казахстане не осуществляется.
      В сфере гражданской авиации для нужд у иностранных поставщиков приобретаются следующие товары и услуги: аэронавигационное и радиотехническое оборудование, светосигнальная система, метеооборудование, аэродромная спецтехника, запасные части и компоненты к ВС, телескопические трапы, ВС. Капитальный ремонт ВС, выполнение работ по поддержанию годности аэронавигационного и радиотехнического оборудования не проводятся в Казахстане в связи с отсутствием соответствующих технических центров.
      В период 2010 — 2014 годы в ходе реализации проектов строительства и реконструкции инфраструктурных объектов гражданской авиации при условии создания в Казахстане новых производств импортозамещающего сектора промышленности (битум, цемент) возможно использование указанных материалов отечественного производства. Однако при этом необходимо учитывать, что доля затрат при строительстве и реконструкции объектов на приобретение данных материалов составляет 1-2 % от общей стоимости проекта, в связи с чем, увеличение казахстанского содержания в рассматриваемом секторе импортозамещения будет незначительным.
      В поддержку казахстанского содержания в сфере развития малой авиации инициируются вопросы восстановления местных аэродромов, обновления судов малой авиации.

**Инвестиционная и финансовая политика**

      ГЧП это один из возможных и эффективных механизмов по привлечению субъектов частного предпринимательства к реализации общественно-значимых проектов, позволяющий достигнуть баланса интересов, разделения рисков и ответственности сторон.
      При использовании механизмов ГЧП появляется возможность повышения эффективности взаимовыгодного сотрудничества государства и частного сектора, повышения качества предоставляемых услуг, ускоренного модернизирования инфраструктуры, необходимой для диверсификации экономики.
      Участие частных инвестиций позволит расширить сферы предпринимательской деятельности, привлечь опыт, квалификацию и технологии частного сектора в традиционную сферу ответственности государства.
      Привлечение частного бизнеса может быть осуществлено с использованием новых механизмов ГЧП на основе следующих контрактов:
      1) контракты на управление и содержание;
      2) контракты на эксплуатацию и содержание;
      3) контракты на проектирование, строительство, финансирование и эксплуатацию (в том числе концессия);
      4) контракты на строительство и эксплуатацию.
      В Казахстане наиболее приемлемой формой является концессия. Это связано со сбалансированным распределением рисков в концессионных соглашениях по сравнению с другими формами ГЧП.
      В настоящее время созданы условия для развития механизма концессии при реализации транспортных инфраструктурных проектов.
      Первым концессионным проектом в РК является строительство железнодорожной линии "Станция Шар - Усть-Каменогорск".
      В период с 2010 - 2014 годы планируется реализация следующих инфраструктурных проектов на концессионной основе, которые утверждены в перечне объектов, предлагаемых к передаче в концессию на среднесрочный период (на 2007 - 2009 годы) и (на 2010 - 2012 годы):
      1) Реконструкция автомобильной дороги "Астана - Караганда";
      2) Внедрение ИТПС на автомобильной дороге "Астана - Щучинск" с последующим введением платности;
      3) Реконструкция автомобильной дороги "Алматы - Хоргос";
      4) Реконструкция автомобильной дороги "Ташкент - Шымкент";
      5) Реконструкция автомобильной дороги "Алматы - Капчагай";
      6) Строительство Большой Алматинской кольцевой автомобильной дороги (БАКАД);
      7) Строительство новой железнодорожной линии "Ералиево - Курык".
      Кроме того, до 2015 года предполагается реализация еще двух инфраструктурных проектов на основе концессии, но не утвержденные в вышеуказанном перечне:
      1) Реконструкция автомобильной дороги "Уральск - Каменка - граница РФ" (на Озинки);
      2) Строительство нового международного аэропорта Кендерли.
      В железнодорожной отрасли договор концессии (ГЧП) будет включать в себя обязательства государства по субсидированию на основе выигравших конкурс бизнес-планов квалифицированных предпринимателей (перевозчик, подрядная строительная организация), включающих инвестиционные обязательства, уровень тарифов, стандарты качества и предлагаемые размеры субсидий.
      Для стимулирования притока частных инвестиций в низкорентабельные сектора отрасли (пассажирские перевозки), а также сектора с длительным сроком окупаемости (проекты по строительству железнодорожных линий) будут активно применяться новые формы концессии (ГЧП), основанные на долгосрочных договорах между государством и квалифицированным предпринимателем на конкурсной основе.
      К примеру, при осуществлении пассажирских перевозок на основе договора концессии (ГЧП) цены на услуги должны быть предметом договора. Срок действия договора должен быть до 30 лет и предусматривать наличие у перевозчика пассажиров подвижного состава и обязательства по инвестированию, требования по качеству и стоимости услуг, гарантий выкупа подвижного состава. Решение о курсировании убыточных поездов на основе государственного заказа будет приниматься уполномоченным государственным органом и местными органами власти.
      Помимо достаточного увеличения договорного срока, в нем должны быть четко оговорены условия, на которых подвижной состав и активы будут переданы на условиях договора франшизы следующему перевозчику. Это придаст частным инвесторам уверенность, что они вернут свои капиталовложения по окончании срока действия договора.
      Предложения по организации новых и изменению существующих маршрутов могут вноситься компаниями перевозчиками в качестве частной инициативы с обоснованием социальной и коммерческой эффективности.
      Это будет способствовать привлечению внутренних и международных инвесторов, ориентирующихся на долгосрочную перспективу, основанную на сроках службы подвижного состава и сроках эксплуатации новых железнодорожных линий.
      **Общесистемные меры, направленные на стимулирование инвестиций**:
      1) привлечение на казахстанский рынок железнодорожных пассажирских перевозок стратегических инвесторов из числа квалифицированных международных пассажирских операторов на условиях новых форм концессии (ГЧП);
      2) либерализация рынка железнодорожной отрасли и реформы государственного регулирования в соответствии с целевой моделью железнодорожной отрасли;
      3) принятие мер по субсидированию убытков перевозчика, связанных с осуществлением железнодорожных пассажирских перевозок по социально-значимым межобластным сообщениям и регулярных внутренних и международных авиаперевозок.
      **Привлечение лизинга**
      АО "Казахстанская транспортная лизинговая компания" ставит перед собой три основных стратегических направления: лизинг наземной техники и ВС, лизинг железнодорожной и автодорожной техники. Таким образом, будут решены политические, экономические и социальные аспекты такие, как: государственное регулирование транспортной отрасли, улучшение инвестиционного климата, повышение безопасности и качества отдельных видов транспорта.

*Рисунок 10. Схема транспортного лизинга*

      1. Договор (финансовой аренды) лизинга
      2. Договор купли-продажи
      3. Поставка оборудования (ВС)
      4. Лизинговые платежи
      5. Получение денег
      6. Возврат денег.
      Этапы лизинговой сделки:
      1) Предварительная встреча и интервью с потенциальным клиентом (лизингополучателем);
      2) Предоставление клиентом заявки и полного пакета документов в АО "Казахстанская транспортная лизинговая компания";
      3) Экспертиза документов клиента и экспертиза проекта;
      4) Принятие решения уполномоченным органом АО "Казахстанская транспортная лизинговая компания" о предоставлении услуг финансового лизинга;
      5) Заключение договора финансового лизинга;
      6) Закуп и поставка предмета лизинга (техники и оборудования) за счет средств республиканского бюджета;
      7) Выполнение клиентом договорных условий финансового лизинга, предшествующих передаче запрашиваемого предмета лизинга (техники и оборудования);
      8) Передача клиенту предмета лизинга (техники и оборудования);
      9) Погашение клиентом лизинговых платежей, в соответствии с графиком гашения, в пользу АО "Казахстанская транспортная лизинговая компания" (то есть погашение стоимости предмета лизинга и вознаграждения/процентов);
      10) Мониторинг исполнения клиентом обязательств по договору финансового лизинга;
      11) Передача права собственности на предмет лизинга.
      Лизингополучатель перед направлением заявки проводит предварительную встречу с лизингодателем с обсуждением основных параметров заключаемой сделки (финансовая составляющая, коммерческая, техническая).
      В целом по транспортной отрасли в период с 2010 - 2014 годы потребность для передачи в финансовый лизинг: дорожной техники - 350 ед., железнодорожных вагонов - 40 ед., приобретение специальной техники для обслуживания ВС западного типа Боинг, Airbus в количестве для аэропортов на сумму - 500 млн. тенге.
      В период становления сектора отечественных авиаперевозчиков лизинг авиационной техники является оптимальным вариантом для авиакомпаний. Авиакомпании многих стран успешно используют данный способ приобретения ВС, так как он предполагает значительно меньшее начальное финансирование. Лизинг как способ финансирования способствует снижению первоначального вложения капитала, а также минимизирует риски. На территории РК в лизинговом найме находится техника со сроком эксплуатации не свыше 20 лет (на момент лизинга срок эксплуатации составляет 5-7 лет).
      По итогам реализации инфраструктурных проектов будут достигнуты такие положительные результаты:
      1) создание новых рабочих мест;
      2) внедрение в производство новых технологий, передовой техники, современных методов менеджмента, маркетинга;
      3) обучение кадров, повышение уровня их квалификации;
      4) улучшение качества и спектра предоставляемых транспортных услуг;
      5) повышение конкурентоспособности;
      6) увеличение налоговых отчислений в бюджет и фонд социального страхования;
      7) повышение инвестиционной привлекательности.

**Региональное развитие транспортной системы**

      Существующие различия в социальном и экономическом развитии регионов республики в определенной степени сказываются на неравномерном региональном развитии транспортной системы. Это отражается на степени доступности и состоянии объектов инфраструктуры, содержание которых финансируется из местных бюджетов, а также на организации социально значимых перевозок пассажиров.
      Необходимо:
      1) при разделении функций и полномочий, а также дальнейшей децентрализации государственного управления сохранять координирующую роль центральных исполнительных органов в обеспечении равномерного развития транспортной системы в каждом регионе;
      2) активно использовать финансово-экономические возможности всех уровней исполнительной власти, а также частные инвестиции для регионального развития, создавая благоприятные условия для этого.
      Основные принципы на региональном уровне является уровень развития транспортной системы в каждом регионе республики, который должен обеспечивать выполнение минимальных требований транспортных стандартов, а также обеспечение единых подходов в реализации государственной транспортной политики в каждом регионе.
      С учетом обслуживающей роли транспортной системы в экономических и социальных процессах осуществление данной политики будет решать задачи по обеспечению потребностей населения и производительных сил в транспортных услугах, равномерной нагрузки и рационального использования транспортной сети.
      В железнодорожной отрасли предполагается осуществление 100 % субсидирования убытков перевозчика, связанных с осуществлением пассажирских перевозок по социально-значимым межобластным сообщениям.
      В целях повышения эффективности пассажирских перевозок будет пересмотрена зона покрытия и система организации маршрутов с внедрением новой логистической модели пассажирских перевозок, предусматривающей организацию дальних скоростных сообщений между узлами (хабами) во всех регионах Казахстана и перевозками на коротком плече в зоне тяготения хабов.
      При этом предусматривается организация интермодального сервиса с интеграцией железнодорожного и автомобильного транспорта.
      Кроме того, по мере развития производственных мощностей будет рассмотрены вопросы увеличения пропускной способности железнодорожных станций (путей) с применением механизма софинансирования проектов со стороны АО "НК" КТЖ" и грузоотправителей (грузополучателей).
      В автодорожной отрасли планируется строительство и реконструкция автомобильных дорог областного и районного значения, проведение капитального и среднего ремонта автомобильных дорог областного и районного значения, совершенствование структуры управления автомобильными дорогами областного и районного значения.
      Создание сети местных аэродромов для обслуживания удаленных от центра территорий, не имеющих альтернативного транспортного сообщения, включая строительство, восстановление грунтовых взлетно-посадочных полос и аэродромных площадок и их содержание для круглогодичного приема-отправки легких ВС и вертолетов.
      Развитие региональных аэропортов местных воздушных авиалиний будет направлено на создание сети местных аэродромов для обслуживания удаленных от центра территорий, не имеющих альтернативного транспортного сообщения, включая строительство, восстановление грунтовых взлетно-посадочных полос и аэродромных площадок и их содержание для круглогодичного приема-отправки легких ВС и вертолетов.
      В период с 2010 - 2014 годы планируется провести реконструкцию взлетно-посадочных полос в 10 аэропортах гг. Кызылорда, Кокшетау, Семей, Костанай, Уральск, Талдыкорган, Тараз, Петропавловск, Усть-Каменогорск и г. Актау, реконструкцию пассажирских терминалов в гг. Кокшетау, Тараз, Уральск, а также планируется строительство новых пассажирских терминалов в аэропортах гг. Алматы, Шымкент и нового пассажирского и грузового терминала в г. Атырау.
      В сфере автомобильного транспорта будут приняты меры: по повышению доступности услуг автотранспорта для населения Казахстана независимо от района проживания и времени года, повышение качества сервиса на пассажирских перевозках, будет продолжено субсидирование нерентабельных перевозок пассажиров и предоставление льгот по оплате за проезд отдельным категориям граждан, достигнут максимальный уровень обеспечения потребностей экономики и населения в услугах надежного и безопасного автотранспорта.
      Транспортная инфраструктура, нормативная база и система контроля в сфере экологии будут приближены к международным стандартам и предприняты меры по снижению негативного влияния транспорта на окружающую среду.

**Техническое регулирование**

      На современном этапе своего развития транспортный комплекс республики характеризуется неудовлетворительным состоянием основных средств, устаревшими и недостаточно развитыми инфраструктурой и технологиями.
      В транспортной отрасли используются технически и морально устаревшие модели подвижного состава, путевой техники, изношенные конструкции путей и применяются устаревшие технологии ремонта и содержания основных производственных средств.
      Специфика эксплуатации транспортных средств связана с наличием опасностей, что при определенном сочетании неблагоприятных факторов может привести к аварийным ситуациям. Проявление указанных опасностей заставляет считаться с факторами реального риска крушений, аварий, травматизма, транспортных происшествий, связанных с гибелью или травмированием людей, нанесением ущерба (вреда).
      Статистические данные показывают, что в Казахстане ежегодно в ДТП гибнет свыше 3 тыс. человек, что более чем в 2 раза превышает показатели развитых стран. За последние 5 лет ежегодный рост количества пострадавших в ДТП составил порядка 10-15 %. При сохранении подобной тенденции, в случае непринятия государством радикальных комплексных мер по повышению безопасности, включающих модернизацию инфраструктуры, усиление системы технического регулирования, в 2015 году количество жертв ДТП может достигнуть 10 тыс. человек.
      Доля транспорта в загрязнении окружающей среды достигает 30 %, что превышает аналогичный показатель развитых стран мира более чем в 1,7 раза.
      На сегодняшний день нормы законодательства, регулирующие деятельность транспортного сектора, не учитывают основные положения законодательства РК в области технического регулирования и норм международного права в сфере транспорта.
      Действующие нормативно-технические стандарты нуждаются в гармонизации с международными стандартами.
      Предполагаемая эффективность обеспечения безопасности транспорта и связанной с ним инфраструктуры будет достигнута путем совершенствования системы технического регулирования, повышения уровня развития транспортной инфраструктуры, снижение количества и тяжести происшествий в них; обеспечения экологической безопасности и рационального использования энергетических ресурсов.
      Основными задачами технических регламентов являются:
      1) обеспечение безопасности эксплуатации транспорта для жизни и здоровья человека, охраны окружающей среды и национальной безопасности;
      2) снижения давления на бизнес (в том числе сокращение лицензируемых видов деятельности);
      3) создания условий для производства продукции соответствующей мировым стандартам;
      4) внедрения систем менеджмента и технологического перевооружения и широкомасштабной модернизации промышленности.
      Для объектов технического регулирования устанавливаются конкретные значения ее параметров, отвечающих функциональным требованиям. Данные меры положительно повлияет на безопасность и качество транспортных средств, будет стимулировать предпринимательскую деятельность, сблизить подходы по установлению требований в нормативно-правовых документах в сфере безопасности, а также будет способствовать снижению затрат на проведение подтверждения соответствия, улучшению экономического и инвестиционного климата, созданию благоприятной инновационной среды.
      К 2015 году в сфере гражданской авиации будут полностью внедрены европейские авиационные требования, 12 аэропортов будут иметь категорию ИКАО.
      Принят Технический регламент "Требования к безопасности авиационной техники", который будет регулировать основные требования и параметры к летным качествам ВС и его компонентам.
      В целом, внедрение технического регламента в отрасли гражданской авиации будет способствовать:
      1) повышению безопасности и качества изготовления (сборки) авиационной техники;
      2) повышению уровня безопасности полетов;
      3) созданию более комфортных условий для пассажиров и экипажа на борту ВС;
      4) минимизации влияния опасных или вредных производственных факторов на человека и окружающую среду;
      5) снижению авиационного шума и эмиссии двигателей ВС.
      К 2015 году в сфере автомобильного транспорта будут внедрены экологические стандарты Евро-3, автоматизированная система взвешивания АТС в движении, внедрены цифровые тахографы на международных перевозках.
      В железнодорожной отрасли предусмотрена разработка и внедрение технических регламентов:
      "Требования к безопасности сигнализации, блокировки, связи и информатизации движения";
      "Требования к безопасности перевозок пассажиров, багажа, грузов, грузобагажа и почтовых отправлений железнодорожным транспортом";
      "Требования к безопасности железнодорожного транспорта и связанной инфраструктуры";
      "Требования к безопасности железнодорожных станций, вокзалов и других инженерных сооружений";
      В сфере водного транспорта предусмотрена разработка и внедрение технических регламентов:
      "Требования к безопасности морских плавучих буровых установок и оборудования, установленного на них";
      "Требования к безопасности морским и речным портам и связанной с ними инфраструктуры";
      "Требования к безопасности судов внутреннего водного плавания и судов плавания река-море";
      "Требования к безопасности морских судов и оборудования, установленного на них".
      Разработка и принятие технических регламентов в отрасли водного транспорта создаст условия для снижения аварийной ситуации и негативной нагрузки на экологическую систему водных объектов, обеспечит безопасные условия для развития грузовых и пассажирских перевозок, позволит повысить безопасность и улучшить качество объектов водного транспорта, расширения транзитно-транспортного потенциала.
      Принятие технических регламентов в отрасли водного транспорта создаст условия для снижения аварийной ситуации, негативной нагрузки на экологическую систему водных объектов.
      Приоритетными направлениями инфраструктурной политики в сфере водного транспорта являются развитие морских и речных портов, в особенности в связи с освоением добычи нефти на Каспий и большого объема перевалки сухогрузов. На сегодня порты Актау и Курык, относятся к 5 категории безопасности из-за портовых сооружений, при проектировании, строительстве и эксплуатации которых имеются много проблем, связанных с разрушением, нарушением устойчивости, размыв укрепительных сооружений и конструкций, регулирование которых необходимо установить, чтобы свести к минимуму ее отрицательное влияние.
      Техническая политика в автодорожной отрасли ориентирована на обеспечение безопасности дорожного движения, сохранности автомобильных дорог, а также повышение качества строительства, реконструкции и эксплуатации автодорог.
      С целью реализации положений технических регламентов в период действия настоящей программы планируется проведение работ по организации разработки новых и переработки существующих государственных стандартов, в которых будут указаны все существенные параметры транспортных средств, технологий и процессов в транспортной отрасли, связанные с обеспечением безопасности. Планами предусматривается разработка стандартов в области безопасности при строительстве, реконструкции и содержании автомобильных дорог, безопасности автотранспортных средств и экологической безопасности.
      Анализ потребности отрасли в нормативных документах в области стандартизации показывает, что в течение предстоящих лет отрасли требуется порядка 300 стандартов, гармонизированных с международными требованиями.
      С целью реализации положений технических регламентов в период действия настоящей программы планируется проведение работ по организации разработки новых и переработки существующих государственных стандартов, в которых будут указаны все существенные параметры транспортных средств, технологий и процессов в транспортной отрасли, связанные с обеспечением безопасности. Планами предусматривается разработка стандартов в области безопасности при строительстве, реконструкции и содержании автомобильных дорог, безопасности автотранспортных средств и экологической безопасности.
      Внедрение систем менеджмента и качества в соответствии с международными стандартами ИСО 9001, ИСО 14001 и OHSAS 18001 за счет собственных средств предприятий, а также изучение внедрения стандартов менеджмента на авиационную технику, оценки рисков.

**Формирование кадрового потенциала**

      Целью развития кадрового потенциала является обеспечение оптимального баланса процессов обновления и сохранения численного и качественного состава кадров в его развитии, в соответствии с потребностями экономики, требованиями законодательства и состоянием рынка труда.
      Основными задачами развития кадрового потенциала являются:
      1) прогнозирование и планирование кадрового обеспечения в отраслях транспортно-коммуникационного комплекса;
      2) разработка механизмов и процедур отбора и расстановки кадров;
      3) соответствие системы образования требованиям, предъявляемым работодателями;
      4) повышение конкурентоспособности кадров за счет инновационных технологий и обеспечение их интеграции в мировую экономику;
      5) разработка механизма по развитию международного сотрудничества в сфере обучения и переподготовки кадров за рубежом;
      6) отработка механизмов социального партнерства.
      Используя опыт таких стран как Сингапур, Израиль, в которых разработаны механизмы взаимодействия производственных компаний и образовательных учреждений, сближения "теории" и "практики" задачей МТК и МОН является формирование образовательной системы, учебных программ под нужды производственных планов.
      Подготовка кадров для транспортной отрасли осуществляется в 47 вузах и 109 учебных заведений технического и профессионального образования.
      В 2010 году в транспортно-коммуникационном комплексе будет занято 297 112 человек, с учетом потребности до 2015 года в 70 тыс. квалифицированных кадров для отраслей, в том числе в автодорожной отрасли - 61 тыс., в гражданской авиации - 5,5 тыс. и водном транспорте - 3,2 тыс. человек.
      Подготовка кадров с высшим образованием осуществляется по специальностям: "Транспорт, транспортная техника и технология" в 34 вузах, "Организация перевозок, движения и эксплуатация транспорта" в 39 вузах, "Авиационная техника и технология" в одном вузе (Академия гражданской авиации), "Морская техника и технология" в двух вузах (Атырауский институт нефти и газа, Каспийский государственный университет технологии и инжиниринга имени Ш. Есенова).
***В автодорожной отрасли***
      В 2010 году в отрасли будет занято 128 тыс. человек. В дальнейшем с реализацией ряда крупных проектов планируется увеличение работников с сохранением численного состава отрасли и проведение работы по повышению квалификации и переквалификации специалистов.
      Порядка 50 учебных заведений в автодорожной отрасли осуществляют подготовку специалистов по 20 специальностям, и количество выпускников удовлетворяют потребность отрасли. Однако большинство специалистов, получивших казахстанское образование, не соответствуют требованиям предприятий, использующих высокие технологии. В связи с этим зарубежные компании, работающие в Казахстане, ссылаясь на отсутствие в регионах необходимых специалистов или их низкую квалификацию, вынуждены привлекать иностранную рабочую силу, обладающую специальными знаниями современной техники и оборудования, знанием иностранного языка.
      Для решения вопроса необходимо:
      1) улучшение материально-технической базы учебных заведений, с приобретением современной техники и парка учебных машин;
      2) в учебных программах увеличение количества практических занятий.
***В сфере железнодорожного транспорта*** работают свыше 150 тысяч человек. Подготовку специалистов с высшим образованием для железнодорожного транспорта в РК осуществляет АО "Казахская академия транспорта и коммуникаций им. М. Тынышпаева" и Казахский университет путей сообщения. Ежегодный выпуск данных ВУЗов в среднем составляют более 1 700 специалистов.
      АО "НК "КТЖ" подготовка кадрового потенциала осуществляется в учебных центрах компании по 80 основным железнодорожным профессиям. Разработана внутренняя система подготовки, переподготовки и повышения квалификации работников, обеспечивает социальную поддержку работников, повышает уровень предоставляемых социальных гарантий, развивает корпоративные системы страхования социальных рисков.
      Анализ качественного состава персонала отрасли выявляет проблему недостаточной профессиональной квалификации работников. В связи с открытием новых участков магистральной железнодорожной сети, их электрификации, модернизации информационных систем управления перевозочным процессом и переоснащения железнодорожных хозяйств автоматизированными рабочими местами возникает ряд вопросов, требующих нового подхода к подбору, укомплектованию, расстановке персонала и повышению уровня его профессиональной компетенции.
      Так, возникает потребность:
      1) в повышении квалификации технических специалистов;
      2) в специалистах, востребованных и в других отраслях экономики (в сфере маркетинга, экономики и финансов, менеджмента);
      3) в формировании управленческой корпоративной культуры.
***В отрасли водного транспорта***
      В отрасли водного транспорта занято 5 088 человек. Прогнозируется небольшое увеличение числа занятых до 5 948 человек. Остро стоит вопрос по соответствию действующих учебных заведений осуществляющих подготовку специалистов морского транспорта требованиям международного морского права. В настоящее время в связи с освоением казахстанского сектора Каспийского моря и ростом объемов грузоперевозок в международном сообщении увеличивается количество морских судов, проводится строительство новых причалов, искусственных островов, а также судостроительной и судоремонтной промышленности. К 2015 году потребность специалистов водного транспорта возрастет до 3 тыс. человек, что требует своевременной подготовки квалифицированных кадров в соответствии с нормами международных конвенций.
      Основные проблемы отрасли:
      1) несоответствие системы подготовки и переподготовки морских специалистов требованиям Международной Морской Организации (далее — ИМО) и Конвенции о подготовке, дипломирования моряков и несении вахты 78/95 (далее - Конвенция ПДМНВ 78/95);
      2) недостаточное количество квалифицированных кадров преподавательского состава;
      3) выдаваемые дипломы не признаются судоходными компаниями и портовыми властями других государств (в этой связи специалисты проходят переподготовку в учебных заведениях России и других стран);
      4) учебные планы по специализациям не отвечают требованиям Конвенции ПДМНВ 78/95;
      5) низкая материально-техническая база учебных заведений.
      В этой связи необходимо:
      1) внедрить программу "Двудипломное образование" по специальности в области морского транспорта;
      2) создать морской учебно-тренажерный центр, аккредитованный ИМО (приобрести учебные судна для проведения практических занятий, тренажерные оборудования, программное обеспечение и учебную литературу) за счет частных инвестиций;
      согласование учебных программ с уполномоченным органом в области водного транспорта.
***В отрасли гражданской авиации***
      В отрасли гражданской авиации численность занятых составляет 16489 человек. Число занятых в отрасли за период до 2015 года, несмотря на приобретение новых ВС и воздушных линий, существенно не изменится вследствие сокращения летного состава на новый тип парка ВС, использования современных технологий, позволяющих сократить число занятых и составит по прогнозам в 2015 году 17 150 человек.
      В настоящее время совместно с МТК и Академией гражданской авиации разрабатывается совместный план развития, так как выпускники не востребованы на рынке труда, в связи с низким уровнем знания английского языка и отсутствием современных учебных тренажеров, а также недостаточным опытом практических налетов.
      Основной дефицит кадров составляют пилоты со знанием 4 уровня английского языка согласно требованиям ИКАО. В этой связи, ведущие предприятия отрасли ведут собственную систему подготовки кадров, которая позволяет повышать профессиональный уровень специалистов.
      АО "Эйр Астана" реализует программу подготовки пилотов Ab-initio которая позволит в течение полутора лет обучить национальные кадры 4-му уровню английского языка по требованиям ИКАО и в перспективе обеспечит замену иностранных специалистов национальными кадрами. Летный состав, бортпроводники и инженеры прошли обучение в центрах профессиональной подготовки за рубежом (в летной школе Флорида в 2008 г. - 4, 2009 г. - 22, 2010 г. - 22 пилотов), также на базе авиакомпании функционирует летный дисплейный тренажер для пилотов ВС "Боинг" и "Эйрбас".
      Аэронавигационный учебный центр РГП "Казаэронавигация" проводит первоначальную подготовку специалистов организации воздушного движения по бюджетной программе МОН (в 2008 г. - 50, 2009 г. - 75, 2010 г. - 75 курсантов, стоимость обучения одного курсанта составляет 2,4 млн. тенге). Кроме того, обучение проводится в Колледже "Рудлоу Манор" (Великобритания) и в Рижском институте транспорта и связи (Латвия). В настоящее время ведутся мероприятия по открытию на базе Уральского летно-технического училища филиала Рижского института транспорта и связи (Латвия).
      Прогнозная потребность в молодых специалистах в 2011 - 2015 гг. составляет порядка 4000 специалистов с высшим и техническим и профессиональным образованием. Потребность в узкопрофильных авиационных специалистах (инженера, механики, диспетчеры организаций воздушным движением и наземных служб и др.) при вводе в эксплуатацию инфраструктурных объектов составит порядка 30 % от общей штатной численности предприятия. Так, например, при вводе в эксплуатацию аэропорта Кендерли средняя численность работников составит не более 100 человек, следовательно, из них потребность в авиационных специалистах составят 30 человек. В настоящее время в отрасли отмечается дефицит инженерно-технических кадров.
      В этой связи необходимо:
      1) улучшение материально-технической базы учебных заведений гражданской авиации;
      2) сертификация в Академии гражданской авиации на соответствие образовательного процесса требованиям Европейских авиационных правил;
      3) в учебных программах предусмотреть увеличение количества практических занятий с согласованием учебных программ с уполномоченным органом в сфере гражданской авиации;
      4) внедрение системы обучения пилотов в Академии гражданской авиации с уровнем английского языка не ниже 4-го в соответствии с требованиями ИКАО;
      5) увеличение специальностей отрасли гражданской авиации в перечне приоритетных специальностей международной стипендии Президента РК "Болашак".
      Таким образом, основными направлениями развития кадрового потенциала являются:
      1) совершенствование системы профессиональной подготовки, переподготовки, повышения квалификации и стажировки кадров;
      2) проверка соответствия подготовки специалистов для транспортно-коммуникационного комплекса требованиям, предъявляемым работодателями (независимый мониторинг трудоустройства выпускников за последние 2-3 года, проверка материально-технической базы, наличие квалифицированного преподавательского состава);
      3) обновление материально-технической базы учебных заведений, осуществляющих подготовку кадров для транспортно-коммуникационного комплекса.
      С учетом проектов Государственной программы форсированного индустриально-инновационного развития страны будут разработаны профессиональные стандарты по приоритетным специальностям в сфере транспортной отрасли, будет создан отраслевой совет по подготовке кадров и внедрена независимая система сертификации квалификаций выпускников ТиПО по специальностям транспортной отрасли.

**Повышение энергоэффективности и энергосбережение**

      Современное состояние показателей уровня энергоемкости по видам транспорта показано в таблице 8.
      **Железнодорожный транспорт**
      В железнодорожной отрасли, учитывая высокую энергоемкость тяги поездов, планируется реализовать ряд мероприятий, направленных на ресурсо- и энергосбережение:
      1) проведение энергоаудита и определение непроизводительных потерь по источникам их возникновения;
      2) восполнение выбытия парка локомотивов тяговым подвижным составом нового поколения, который по своим характеристикам менее энергоемкий;
      3) совершенствование форм и методов планирования работы и нормирования ресурсов;
      4) максимальный переход на электротягу;
      5) развитие сервиса для новой техники и технологий;
      6) применение эффективных заменителей дефицитных видов топлива и ГСМ;
      7) повышение качества использования энергоресурсов;
      8) использование автоматических приборов и программного обеспечения для оптимизации расхода энергетических ресурсов и контроля за ним;
      9) применение совершенных методов расчета норм расхода энергоресурсов;
      10) оптимизация экипировочных пунктов, внедрение альтернативных технологий энергоснабжения;
      11) анализ и разработка регулирующих и нормативно-технических актов;
      12) повышение и поддержание на необходимом уровне квалификации персонала.
      **Автомобильный транспорт**
      Снижение удельных затрат энергоресурсов в проектируемом периоде на автомобильном транспорте будет обеспечено:
      1) за счет совершенствования технического состояния сети автомобильных дорог на междугородных автобусных маршрутах и дальних перевозках грузов не менее 5 %;
      2) за счет обновления парка грузовых автомобилей и автобусов более экономичным подвижным составом на уровне требований экологических норм Евро-4 не менее 3 %;
      3) за счет расширения использования высокоэффективных мультимодальных и других современных транспортных процессов не менее 2 %;
      4) за счет повышения технико-эксплуатационных показателей использования автотранспортных средств, непосредственно влияющих на снижение удельных расходов автотоплива (коэффициент использования пробега, коэффициент использования грузоподъемности, пассажировместимости, повышение технической готовности подвижного состава) не менее 4 %.
      В результате реализации приведенных мероприятий энергоемкость автотранспорта может быть снижена не менее чем на 14 %.
      На основе представленных показателей энергоемкости транспортных услуг определены прогнозируемые целевые индикаторы по снижению затрат энергетических ресурсов на единицу транспортной работы.
      **Воздушный транспорт**
      Энергосбережение на воздушном транспорте достигается: применением более экономичных самолетов; совершенствованием расстановки и использования парка самолетов в соответствии с пассажиропотоками и дальностью рейсов; разработкой и усовершенствованием методов летной эксплуатации; внедрением новых аэродромных машин и механизмов.
      **Водный транспорт**
      Сравнение энергетических затрат по видам транспорта показывает, что водный транспорт является наименее энергоемким видом транспорта (см. таблицу 8).
      В целях обеспечения снижения негативного воздействия на окружающую среду связанного с процессом эксплуатации водного транспорта принимаются дополнительные меры:
      1) по эксплуатации судов водного транспорта и проведению путевых работ с учетом требований "Правил охраны поверхностных вод от загрязнения" не допускающих попадания в воду ГСМ, хозяйственно-бытовых отходов, фекалий и подсланевых вод;
      2) разработке и внедрению новых технологий при проведении путевых работ для снижения негативного воздействия на экологическую обстановку водных бассейнов при производстве работ по содержанию водных путей в судоходном состоянии;
      3) обновлению и модернизации физически и морально устаревшего флота на суда, имеющие менее энергоемкие и экологичные силовые двигательные установки.
      Параллельно с реализацией перечисленных мер будет осуществляться совершенствование нормативно-технической базы, предусматривающей снижение негативного воздействия работы водного транспорта на окружающую среду.

*Таблица 8. Показатели уровня энергоемкости по видам транспорта*

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| №п/п | Мероприятия | Ед.измере-ния | Расходэнергетическихресурсов (эл.энергия,теплоэнергия,топливо) наединицу,Гдж/ед. | Целевойиндикаторпоснижениюэнерге-тическихресурсовнаединицу(%) | Отчетный период (%) |
| Базовыйгод(2008) | 2014год | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
| Железнодорожный транспорт\*\* |
| 1. | пассажирскиеперевози | тыс.пасс.-км | 0,48921 | 0,39435 | 19,40% | 3,88% | 7,76% | 11,64% | 15,52% | 19,4% |
| 2. | грузовыеперевозки | тыс.тн-км | 0,1384 | 0,1358 | 2% | 0,4% | 0,8% | 1,2% | 1,6% | 2% |
| Автомобильный транспорт |
| 1. | пассажирскиеперевозки | тыс.пасс.-км | 0,05509 | 0,04738 | 14% | 2.8% | 5,6% | 8,4% | 11,2% | 14% |
| 2. | грузовыеперевозки | тыс.тн-км | 0,0651 | 0,05597 | 14% | 2.8% | 5,6% | 8,4% | 11,2% | 14% |
| Воздушный транспорт |
| 1. | пассажирскиеперевозки | тыс.пасс.-км |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  | турбовинтовыевоздушныесамолетыпо типам: |  | 2,14 | 2,05 | 4,2% | 0,84% | 1,63% | 2,52% | 3,36% | 4,2% |
|  | А319 |  | 2,23 | 1,75 | 21,5% | 4,3% | 8,6% | 12,9% | 17,2% | 21,5% |
|  | А320 |  | 1,75 | 1,47 | 16% | 3,2% | 6,4% | 9,6% | 12,8% | 16% |
|  | А321 |  | 2,04 | 1,40 | 31,4% | 6,28% | 12,56% | 18,84% | 25,12% | 31,4% |
|  | В757-200 |  | 2,04 | 1,49 | 31,4% | 6,28% | 12,56% | 18,84% | 25,12% | 31,4% |
|  | B757-300 |  | 2,49 | 1,15 | 53,8% | 10,76% | 21,52% | 32,28% | 43,04% | 53,8% |
| Водный транспорт |
| 1. | пассажирскиеперевозки | тыс.пасс.-км | 0,005 | 0,0045 | 10% | 2,0% | 4,0% | 6,0% | 8,0% | 10,0% |
| 2. | грузовыеперевозки | тыс.тн-км | 0,00014 | 0,00013 | 7,2% | 1,44% | 2,88 | 4,32% | 5,76% | 7,2% |

\*\**расчеты произведены по АО "НК" КТЖ" (на тягу поездов)*

             **Снижение административных барьеров**

      МТК проводится целенаправленная работа по снижению административных барьеров для всех субъектов рынка транспортных услуг.
      Внедряется электронная форма обработки заявок отечественных перевозчиков на иностранные бланки разрешения, что позволяет обеспечить максимальную прозрачность и транспарентность распределения бланков разрешений.
      В реестр государственных услуг включены 6 видов государственных услуг оказываемых МТК. При этом разработаны и утверждены стандарты и регламенты государственных услуг, которые способствуют повышению качества услуг, усилению ответственности государственных служащих, открытости и прозрачности работы госоргана, созданию механизма обратной связи между обществом и властью.
      В настоящее время действующая система контроля на автодорогах имеет ряд недостатков:
      1) отсутствие автоматизированного учета и классификации АТС;
      2) наличие возможности бесконтрольного проезда;
      3) из общего потока проверяется только 25-30 % АТС;
      4) транзитный автотранспорт, следующий без превышения весовых
параметров также проходит взвешивание;
      5) имеют место факты скопления автотранспортных средств на посту, что приводит к заторам на основных транзитных коридорах.
      Для устранения вышеперечисленных недостатков предлагается модернизировать действующую технологическую систему проверок грузовых транспортных средств. Пути организации предварительного взвешивания и автоматической классификации автотранспорта.
      Преимущества данной системы контроля очевидны - обеспечивается измерение нагрузки на ось для 100 % грузового транспорта, при этом:
      1) реализуется принцип неотвратимости административного наказания, что значительно снизит ненормативный износ дорог республиканского значения, обуславливаемый движением грузовых транспортных средств с превышением разрешенной нагрузки на ось;
      2) транспорт, движущиеся без нарушений, смогут проезжать пост без остановки на скоростях от 40 до 60 км/ч;
      3) не увеличивается существующий личный состав инспекторов поста, а за счет снижения общей нагрузки на инспекторов увеличивается скорость обработки выявляемых нарушений, что приводит к сокращению времени задержек грузового транспорта нарушителей на пост.
      Применение технологий:
      1) автоматического распознавания номерного знака;
      2) автоматической классификации автотранспорта;
      3) автоматической регистрации и учета интенсивности позволяет снизить до "нуля" влияние человеческого фактора на полноту и качество контроля весовых параметров автотранспортных средств, движущихся по автомобильной дороге.
      С учетом повышения ставок сборов за превышение допустимых осевых нагрузок с 1 января 2010 года и действующих штрафов, количество автомашин с нарушениями весовых показателей будут ежегодно сокращаться, что положительно отразится на сохранности сети автомобильных дорог. Таким образом, совершенствование действующей системы позволит оптимизировать порядок контроля на постах, увеличить поступления сборов за проезд крупногабаритных и тяжеловесных транспортных средств в среднем в 3-4 раза, обеспечить сохранность сети автомобильных дорог.
      Прямой экономический эффект обеспечивается снижением износа дорог в межремонтные периоды, определенные государственными нормами, на 25-35 % вследствие чего обеспечено приемлемое качество дорожного покрытия в указанные периоды.
      Социальный эффект обеспечивается исключением условий возникновения коррупционных нарушений со стороны сотрудников контролирующих органов.
      В мировой практике уже в течение 10 лет успешно используются данные системы в странах Европы (Франция, Германия, Испания, Италия и др.), Средней Азии (Индия, Объединенные Арабские Эмираты, Турция) и Южно-Африканской Республике.
      Наряду с этим, в рамках проводимой реформы по снижению административных барьеров в целях оптимизации и упрощения процесса оказания государственных услуг МТК предусматривается автоматизация процесса их оказания.
      Автоматизация процессов оказания государственных услуг, представляет возможность подачи заявлений электронным путем из дома или офиса, экономя при этом время и расходы на транспортные средства, позволит обеспечить открытость и прозрачность работы госорганов и повысить эффективность принимаемых решений, создать механизм обратной связи с обществом.
      Планируется дальнейшее развитие и модернизация Информационно-аналитической базы данных, а также интеграция с информационными системами госорганов и ведомств в рамках создания электронного правительства (Е-лицензирование, единое электронное Е-окно).
      Совершенствование функциональной базы данных позволит оказывать государственные услуги в автоматическом режиме.
      В авиационной отрасли осуществляется координация мер по содействию организациям гражданской авиации в привлечении транзитного авиатрафика и в первую очередь - устранение административных барьеров, препятствующих увеличению транзитного потока.
      В рамках Конвенции о международной организации гражданской авиации Казахстан присоединился к Соглашению о транзите, предоставляющему право авиакомпаниям на беспосадочные полеты или посадки в аэропортах в технических целях, без необходимости заключения между государствами межправительственных соглашений о воздушном сообщении.
      Согласно этому документу, должны быть значительно упрощены формальности, связанные с пересечением воздушного пространства РК, в связи с тем, что сопредельными государствами в целях развития транзита такие меры уже приняты. Необходимо отказаться от выдачи разрешений на выполнение транзитных полетов через воздушное пространство Казахстана, перейдя по примеру стран ЕС на уведомительный порядок его использования (путем подачи "флайт-планов" перед вылетом).
      Возможно, следует также законодательно упростить процедуры, связанные с выдачей разрешения на полеты гражданских ВС с боеприпасами, вооружением и воинской амуницией на борту (как показывает анализ, доля таких полетов достигает 20-30 % от общего числа полетов).
      Государству следует создать несколько постоянно действующих рабочих групп для выработки рекомендаций по повышению транзитного потенциала воздушного пространства РК, которые должны функционировать на следующих уровнях:
      1) на уровне Правительства РК (с непосредственным подчинением Премьер-Министру или его заместителю и включением в состав группы представителей всех заинтересованных государственных органов);
      2) на уровне авиационной администрации РК (с включением представителей аэропортов и аэронавигации);
      3) на уровне аэронавигационного провайдера (РГП "Казаэронавигация") и аэропортов.
      Для решения проблемных вопросов должна быть выстроена система принятия оперативных решений в ответ на появление угроз реализации транзитного, потенциала воздушного пространства РК, и все предложения рабочих групп должны оперативно рассматриваться на уровне Правительства или авиационной администрации РК с принятием действенных мер по их реализации.
      Следующим шагом должны стать выработка и активное проведение государственной политики в сфере улучшения имиджа страны, направленной на формирование в мировом авиационном сообществе мнения о Казахстане как о стране, обеспечивающей наиболее благоприятные условия для транзитных полетов. При этом целесообразно ориентировать все посольства и зарубежные представительства Казахстана на информирование как можно более широкого круга авиационной общественности о проводимой РК транзитной политике.
      С целью улучшения имиджа страны следует провести несколько крупных авиафорумов с привлечением представителей авиаперевозчиков, ИКАО и ИАТА (например, за основу можно взять ежегодный "карго-саммит", проводимый АО "Международный аэропорт Алматы"). Следует также рассмотреть проведение и других PR-мероприятий, таких как создание специализированных сайтов, запуск рекламных роликов и передач на национальных телеканалах.
      Необходимо упрощение таможенных и пограничных формальностей при выполнении полетов иностранных перевозчиков в аэропорты РК.
      Например, на коммерческих рейсах зачастую возникает необходимость доставки экипажей ВС в/из аэропорта, и при этом в настоящее время членам экипажей требуется наличие казахстанской визы, что затрудняет иностранным авиаперевозчикам осуществление указанной операции. В связи с этим предлагается отменить требования о наличии визы РК у членов экипажей иностранных ВС, а пограничный контроль проводить на основании удостоверения члена экипажа. Данное предложение соответствует Приложению 9 "Упрощение формальностей" к Конвенции о международной гражданской авиации (Чикаго, 1944 г.), участницей которой является Казахстан.
      С учетом высокой конкуренции со стороны сопредельных с Казахстаном стран в сфере привлечения транзитного авиатрафика, важным является также совершенствование тарифной политики в области аэропортового и аэронавигационного обслуживания (далее - АНО) при транзитном авиатрафике. При этом необходимо выстроить наиболее привлекательную систему тарифов за АНО и аэропортовое обслуживание, возможно с использованием нестандартных подходов в области тарифного регулирования (так называемые совместные "пакетные" предложения).
      Стратегии действий аэропортов и аэронавигационной службы по привлечению дополнительного транзитного трафика должны быть согласованными. При этом в первую очередь необходимо концептуально увязать между собой тарифы за обслуживание транзитных ВС - иностранным авиакомпаниям целесообразно предоставлять скидку за АНО в случае посадки их ВС для дозаправки в любом из транзитных аэропортов Казахстана. В качестве варианта целесообразно рассмотреть возможность заключения соглашений национальным аэронавигационным провайдером РК и 3-4 крупнейшими аэропортами Казахстана, в которых были бы четко прописаны меры по привлечению дополнительных авиарейсов и согласованная тарифная политика.

**Оценка воздействия на охрану окружающей среды**

      **Автомобильный транспорт**
      В большинстве крупных городов вклад автотранспорта в загрязнение воздушного бассейна достигает 60 % и более от общих объемов вредных выбросов. Сжигание топлива в подкатегории "Транспорт" является шестым по значимости источником эмиссии парниковых газов в Казахстане, а доля его вклада в общие национальные эмиссии составляет около 4 %.
      Доля выбросов вредных веществ от автомобильного транспорта в атмосферу с каждым годом растет, что связано, прежде всего, с ростом автомобильного парка в крупнейших городах Республики Казахстан, так выбросы в атмосферу вредных веществ от транспортных средств составляют более 1 млн.тонн/год, стационарных источников около 2,5 млн.тонн/год.
      Специфика автотранспортных источников загрязнения проявляется:
      1) высокими темпами роста количества автомобилей по сравнению с ростом количества стационарным источников;
      2) высокой токсичностью выбросов автотранспорта по сравнению с выбросами от стационарных источников;
      3) сложностью технической реализации средств защиты от загрязнения на передвижных источниках;
      4) непосредственной близости к жилым районам;
      5) пространственной распределением автомобилей.
      Наибольший объем выбросов вредных веществ от передвижных источников составляет в г. Алматы, где ежедневно выбросы транспорта составляют в среднем 507 тонн/сутки, годовые 150-200 тыс. тонн или до 90 % от общих объемов выбросов. В других регионах, годовые выбросы транспорта составляют: в Костанайской - 163,2 тыс. тонн, Алматинской - 131,0 тыс. тонн, Южно-Казахстанской - 106,0 тыс. тонн, Карагандинской - 100,0 тыс. тонн.
      По данным наблюдений скорость сообщения в крупных городах Казахстана снижается до 13-17 км/ч. Это обстоятельство обуславливает повышение загрязнения воздушного бассейна города токсичными компонентами отработавших газов.
      В отработавших газах двигателей автомобилей содержится более 170 вредных компонентов, из них около 160 - производные углеводородов, образующиеся из-за неполного сгорания топлива в двигателе. Период их существования длится от нескольких минут до 4-5 лет. В состав твердых выбросов с отработавшими газами автомобилей входят сажа и соединения свинца, которые оказывают наиболее вредное воздействие на организм человека. Состав отработавших газов автомобилей главным образом зависит от типа двигателя и его технического состояния, рода применяемого топлива, присадок и масел, условий эксплуатации.
      В выхлопных газах автотранспорта на 1 тонну сжигаемого горючего содержится от 12 до 24 кг оксидов азота, от 0,5 до 5 кг углеводородов и аммиака, до 4-5 % оксида углерода. Годовой выхлоп одного автомобиля - 800 кг оксиды углерода, 40 кг оксидов азота и более 20 кг различных углеводородов.
      Одним из действенных мер по снижению уровня вредных выбросов от автотранспортных средств является поэтапное введение экологических стандартов Евро. С 15 июля 2009 года введены ограничения по ввозу и производству на территории страны автомобилей, не соответствующих экологическим стандартам Евро-2. Данная мера направлена на улучшение экологической обстановки в крупных городах Казахстана, повышение безопасности автомобильных перевозок и создание условий для обновления парка автомобилей в стране.
      Для решения экологической проблемы предусматривается поэтапное введение экологических стандартов по автотранспортным средствам Евро-3 с 1 января 2011 года, Евро-4 с 1 января 2014 года. В целом к 2015 году снижение удельного веса для автотранспортных средств со сроком эксплуатации свыше 12 лет составит с 63 % до 50 %. Внедрение экологических стандартов обеспечит условия для обновления существующего парка автомашин, экологические проблемы (особенно в больших городах) и проблемы повышения уровня безопасности на дорогах.
      Реализация положений технического регламента по выбросам вредных веществ автотранспортом ограничит ввоз в РК и производства автомобилей, не соответствующих стандартам Евро.
      Модернизация действующей технологической системы проверок грузовых транспортных средств путем организации предварительного взвешивания и автоматической классификации автотранспорта окажет прямой экологический эффект обусловленный оптимальной нагрузкой на грузовые автомобили и более низким (по отношению к движению с перегрузом) уровнем выброса вредных веществ в атмосферу.
      При эксплуатации автомобильных дорог наблюдается негативное воздействие на окружающую среду. В связи с перегруженностью движения автотранспорта на автомобильных дорогах и снижения скорости движения, выбросы окиси углерода в атмосферу увеличиваются. Снижение уровня загрязнений будет обеспечено на основе следующих мероприятий:
      1) реконструкции и ремонта дорог, находящихся в неудовлетворительном техническом состоянии, то есть улучшиться состояние покрытия дорог, соответственно повысится средняя скорость транспортного потока;
      2) реализации комплекса мероприятий по безопасности движения, что позволит существенно улучшить дорожные условия, на многих пересечениях дорог и автобусных остановках будут устроены переходно-скоростные полосы движения.
      Оценка воздействия на окружающую среду принимаемых проектных решений при строительстве, реконструкции, капитального ремонта дорог проводится на всех этапах жизненного цикла проекта, от обоснования инвестиций и земельного отвода, до эксплуатации дороги, а также основывается на прогнозах экологических последствий.
      Кроме того, экологический мониторинг в процессе строительства, реконструкции, капитального ремонта дорожных объектов включает:
      1) выбор подрядной организации, способной обеспечить наиболее экологически чистые технологии работ, а также выполнить предусмотренные проектом природоохранные требования;
      2) контроль заказчика (при необходимости независимых экспертов) за полнотой и точностью исполнения заложенных в проектную документацию мер по исключению или смягчению воздействий объекта на окружающую среду;
      3) надзор за строительством природоохранных и защитных сооружений;
      4) наблюдение за своевременностью и правильностью выполнения работ по рекультивации нарушенных земель;
      5) анализ во время ведения строительных работ эффективности предусмотренных в проекте мероприятий и их корректировка в случае необходимости.
      В процессе эксплуатации дорог принимаются дополнительные меры по:
      1) укреплению откосов земляного полотна для предотвращения водной эрозии и организации стока поверхностных вод;
      2) совершенствования систем очистки выбросов асфальтобетонных заводов;
      3) устройству сооружений, предотвращающих появление домашних и диких животных на дорогах, а также обеспечивающих их безопасный переход через автомагистрали;
      4) применению, технологий зимнего содержания дорог, позволяющих уменьшить отрицательное влияние противогололедных материалов.
      **Железнодорожный транспорт**
      В железнодорожной отрасли основным источником вредных выбросов при перевозочном процессе является тепловоз, экологически чистым видом тяги является электровоз, выбросы, в атмосферу которого отсутствуют. Инвентарный парк тепловозов составляет 1 141 единиц, электровозов - 578 единиц, данное соотношение наблюдается в связи с тем, что электрифицированные участки железных дорог составляют 29 % или 4 100 км от общей протяженности железных дорог (14 200 км). Поэтому среднегодовой суммарный выброс вредных веществ тепловозами на 1 км железнодорожной линии составляет примерно 3,15 тонн, в том числе: около 36 % - оксид углерода, 52 % - диоксид азота, 4,5 % - диоксид серы, 7,5 % - сажа.
      Проектные документации строительства железнодорожных участков выполняются в соответствии с Законом РК "Экологический кодекс", определяющие правовые, экологические и социальные аспекты окружающей среды и направленные на обеспечение экологической безопасности, предотвращение вредного воздействия хозяйственной деятельности на естественные экологические системы, сохранение биологического разнообразия и организации рационального природопользования.
      В целях определения экологических и иных последствий, принимаемых хозяйственных решений, проводится оценка воздействия намечаемой деятельности на окружающую природную среду (далее - ОВОС) и разрабатываются рекомендации по оздоровлению окружающей среды, предотвращению уничтожения, деградации, повреждения и истощения естественных экологических систем и природных ресурсов.
      В целях охраны окружающей среды вдоль железнодорожной линий существует санитарно-защитная зона, которая равна 50 м в обе стороны от железнодорожного полотна и увеличивается в районах станций примыкания до 100-200 м.
      Проектирование зданий и сооружений, систем инженерного обеспечения (водоснабжения, канализации, средств транспорта и связи) выполняются с учетом:
      1) соблюдения нормативов предельно допустимых значений выбросов загрязняющих веществ в атмосферный воздух;
      2) обезвреживания и утилизации вредных отходов;
      3) предотвращения водной и ветровой эрозии почв, их заболачивания;
      4) рекультивации земель и карьеров, благоустройства и озеленения территории железнодорожных предприятий и прилегающих массивов.
      Анализ принятых проектных решений показали, что строительство новых железнодорожных линий не окажет необратимого вредного воздействия на компоненты окружающей природной среды.
      По результатам комплексной оценки всех видов воздействия влияние на воздушный бассейн от строительства железных дорог изменится незначительно. Новые стационарные источники загрязнения маломощны, их выбросы не создадут в приземном слое концентраций загрязнения, превышающих ПДК. В целом при эксплуатации новых железнодорожных линий за счет значительного сокращения пути и времени грузо- и пассажироперевозок возможно снижение объемов выбросов вредных веществ в атмосферу на 2 619,5 тонн/год.
      Воздействие проектируемых объектов на водные ресурсы минимально, так как основные расходы воды идут на хозяйственно-бытовое потребление и могут быть обеспечены за счет местных ресурсов. Общий расход воды по всей дороге не превысит - 289,8 м3/сутки по производственным объектам и 1 875,2 м3/сутки по гражданским зданиям.
      Производственных стоков на проектируемых объектах нет. В канализационную сеть будут поступать лишь хозяйственно-бытовые стоки, которые на всех станциях будут проходить биологическую очистку на современных очистных сооружениях.
      На земельные ресурсы воздействие снижается тем, что земли, по которым проходит трасса - это земли, не используемые в настоящее время в сельхозобороте.
      Воздействие больших объемов земельных работ при отсыпке земляного полотна будет компенсировано рекультивацией нарушенных земель, противоэрозионными мероприятиями, озеленением, посадкой деревьев и благоустройством территории станционных поселков и железнодорожной линии.
      Трасса новых линий будет проложена в обход территорий гослесфонда, национальных природных парков. Для беспрепятственной миграции животных будут служить намеченные проектом искусственные сооружения (далее - ИССО). ИССО предназначены для защиты железнодорожного полотна от размыва и разрушений, но одновременно решают природоохранные задачи: обеспечивают беспрепятственный пропуск поверхностных водотоков, являются путями прохода для диких животных.
      **Воздушный транспорт**
      В сфере воздушного транспорта ассоциацией производителей самолетов AОH (GAMA) обсуждаются возможные меры по кардинальному сокращению эмиссий диоксида углерода, выбрасываемого в атмосферу авиационной отраслью. В связи, с чем разрабатывается программа о регулировании выбросов всей авиатранспортной отрасли, что предполагает поэтапное сокращение эмиссий парниковых газов ежегодно в среднем на 2 % до 2020 года (предложения ИКАО). В качестве альтернативы перевозчикам предлагается в сотрудничестве с производителями самостоятельно начать снижать расход топлива, применяя более экологически чистые материалы, эффективные силовые установки и новые технологии. В этих целях авиакомпании Республики Казахстан проводят обновление существующего парка воздушных судов.
      **Водный транспорт**
      Водный транспорт оказывает наименьшее негативное воздействие на окружающую среду и осуществляется в соответствии с природоохранным законодательством и требованиями международных конвенций в области охраны человеческой жизни на море, по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения, а также международного стандарта ИСО 14001:2004.
      В целях оптимизации производственной деятельности, снижения техногенной нагрузки на окружающую среду, обеспечения мер по предупреждению загрязнения окружающей среды на предприятиях в сфере водного транспорта внедрены системы экологического менеджмента, определены планы природоохранных мероприятий.
      Принимая во внимание отсутствие в порту Актау собственных очистных сооружений, полигона для размещения отходов, станции утилизации мусора, принятые с судов жидкие и твердые отходы передаются специализированным организациям, занимающимся утилизацией отходов. Для локализации и ликвидации разливов нефти предприятием РГП "Актауский международный морской торговый порт" приобретены соответствующие оборудования.
      В условиях казахстанского сектора Каспийского моря в 2007 году в порту Баутино внедрена система управления движением судов с мощностью по координации до 5000 судозаходов в год. Аналогичные системы планируется создать в портах Курык, Атырау, Актау.
      Дополнительно в целях эффективного реагирования на возможные транспортные происшествия в результате розлива нефти и нефтепродуктов в портах, планируется создание региональной системы управления спасательными операциями. Данная система будет включать управление спасательными операциями, расположенный в порту Актау, локальные в портах Баутино, Курык, Атырау и ретрансляционные пункты, рассредоточенные равномерно на расстоянии 30 км по казахстанскому побережью Каспийского моря.
      Внедрение указанных систем позволят минимизировать риски транспортных ситуаций в условиях ежегодного роста торговых и вспомогательных судов.
      Планируется увеличение количества танкерного флота на две единицы. Сегодня в составе казахстанского флота эксплуатируется 7 танкеров грузоподъемностью 12-13 тыс. тонн построенных в течение последних пяти лет и соответствующих всем современным требованиям, в том числе природоохранным. Танкера имеют двойные корпуса, системы реагирования при розливе, соответствующее спасательное оборудование.
      На внутренних водных путях поэтапно обновляется государственный технический флот, износ которого на сегодняшний день составляет порядка 80 %. Обновление судов позволит повысить эффективность содержания водных путей. Проведение путевых работ проходят обязательную процедуру согласования с уполномоченными органами в области охраны окружающей среды.
      Проектные документации в сфере водного транспорта по реконструкции и модернизации шлюзов направленные на снижение рисков возникновения чрезвычайной ситуации и недопущения затопления ниже расположенных населенных пунктов Прииртышья выполняются в соответствии с требованиями, в том числе с оценкой воздействия проводимой деятельности на окружающую среду.

**6. Необходимые ресурсы**

      Объем финансирования по годам, мероприятиям и источникам финансирования в соответствии с прогнозными показателями республиканского бюджета на пятилетний период.
      **Общий объем финансовых ресурсов для реализации Программы составляет 2 831 705,0\* млн. тенге, в том числе:**
      **1) республиканский бюджет - 1 114 749,9\* млн. тенге:**
      2010 год - 178 106,4\* млн. тенге;
      2011 год - 153 171,0\* млн. тенге;
      2012 год - 181 443,3\* млн. тенге;
      2013 год - 312 807,7\* млн. тенге;
      2014 год - 289 220,4\* млн. тенге.
      Общий объем финансирования за счет республиканского бюджета распределен по следующим государственным органам:
      1.1) МТК - 927 854,5\* млн. тенге:
      2010 год - 130 527,5\* млн. тенге;
      2011 год - 119 156,0\* млн. тенге;
      2012 год - 133 017,3\* млн. тенге;
      2013 год - 265 894,2\* млн. тенге;
      2014 год - 279 259,4\* млн. тенге.
      1.2) МИНТ - 186 187,4\* млн. тенге (бюджетные программы 050,051):
      2010 год - 47 578,9\* млн. тенге;
      2011 год - 34 000,0\* млн. тенге;
      2012 год - 48 362,3\* млн. тенге;
      2013 год - 46 285,5\* млн. тенге;
      2014 год - 9 961,0\* млн. тенге.
      1.3) МОН - 708\* млн. тенге (бюджетные программы 012,059):
      2011 год - 15,0\* млн.тенге;
      2012 год - 65,0\* млн. тенге;
      2013 год - 628,0\* млн. тенге.
      **2) концессия — 643 585,0 млн. тенге:**
      2011 год - 97 959,0 млн. тенге;
      2012 год - 234 606,0 млн. тенге;
      2013 год - 271 820,0 млн. тенге;
      2014 год - 39 200,0 млн. тенге.
      **3) заемные средства - 616 547,9\* млн. тенге:**
      2010 год - 103 475,3\* млн. тенге;
      2011 год - 170 681,6\* млн. тенге;
      2012 год - 188 432,5\* млн. тенге;
      2013 год - 81 647,5\* млн. тенге;
      2014 год - 72 311,0\* млн. тенге.
      **4) собственные средства компаний - 456 822,2\*\* млн. тенге:**
      2010 год - 48 426,7\*\* млн. тенге;
      2011 год - 122 796,1\*\* млн. тенге;
      2012 год - 75 165,6\*\* млн. тенге;
      2013 год - 123 268,2\*\* млн.тенге;
      2014 год - 87 165,6\*\* млн. тенге.

**Примечание:**
\* - объемы финансирования будут уточняться при формировании республиканского бюджета на соответствующий финансовый год;
\*\* - возможна корректировка средств при изменении внешних и внутренних параметров и факторов.

      **7. План мероприятий по реализации Программы по развитию**
**транспортной инфраструктуры в Республике Казахстан**
**на 2010 - 2014 годы**

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| №п/п | Мероприятие | Формазавершения | Ответ-ственныезаиспол-нение | Срокииспол-нения | Предполагаемые расходы(млн. тенге)\* | Источникифинанси-рования,млн. тенге | №бюджет-нойпрограм-мы |
| 2010 г.\* | 2011 г.\* | 2012 г.\* | 2013 г.\* | 2014 г.\* | Всего |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 |
| 1. Автодорожная отрасль |
| 1. | Строитель-ство иреконструк-ция 28инфраструк-турныхпроектов,ремонтавтодорогреспубликан-ского иместногозначения1 | Информацияв Прави-тельство | МТК,акиматыобластей,концес-сионеры | еже-годно,декабрь2010-2014 гг. | 126226,7 | 290643,9 | 448188,7 | 454871,7 | 239502,3 | 1559433,3 | Респуб-ликанскийбюджет,заемныесредства,концессия |  |
| 58716,0 | 43509,3 | 49772,2 | 176291,7 | 157291,3 | 485580,5 | Респуб-ликанскийбюджет | 002 |
| 67510,7 | 152975,6 | 182510,5 | 21160,0 | 43011,0 | 467167,8 | Заемныесредства | 002 |
|    | 94159,0 | 215906,0 | 257420,0 | 39200,0 | 606685,0 | Концессия |  |
| 2. | Капитальный,средний,текущийремонт,содержание,озеленение,диагностикаи инструмен-тальноесодержаниеавтодорогреспуб-ликанскогозначения, атакжеприобретениедорожно-эксплуата-ционнойтехники | Информацияв МЭРТ | МТК | 15 июляи 1февраляежегод-но | 21950,0 | 25000,0 | 27000,0 | 27000,0 | 30000,0 | 130950,0 | Респуб-ликанскийбюджет | 003 |
| 3. | Строитель-ство,реконструк-ция и ремонтавтомобиль-ных дорогобластногои районногозначения, втом числе; | Информацияв МЭРТ | МТК,акиматыобластей | 15 июляи 1февраляежегод-но | 20969,2 | 20259,6 | 26876,9 | 30305,4 | 33300,0 | 131711,2 | Респуб-ликанскийбюджет | 028, 012 |
| целевыетекущиетрансфертыобластнымбюджетам накапитальныйи среднийремонт | 10523,1 | 10616,9 | 17933,3 | 21436,8 | 23000,0 | 83510,0 | Респуб-ликанскийбюджет | 012 |
| целевыетекущиетрансфертына развитиеобластнымбюджетам наразвитиетранспортнойинфраструк-туры | 10446,1 | 9642,8 | 8943,7 | 8868,7 | 10300,0 | 48201,2 | Респуб-ликанскийбюджет | 028 |
| 4. | Совершен-ствованиеструктурыуправленияавтомобиль-нымидорогамиобластного ирайонногозначения | Информацияв МЭРТ | МТК | 15 июляи 1февраляежегод-но |  |  |  |  |  |  | нетребуетсяфинанси-рование изгосудар-ственногобюджета |  |
| 5. | Содействие вразвитииобъектовпридорожногосервиса | Предложе-ние в МЭРТ | МТК | 15 июляи 1февраляежегод-но |  |  |  |  |  |  | нетребуетсяфинанси-рование изгосудар-ственногобюджета |  |
| 6. | Обеспечениекачествавыполнениядорожно-строительныхи ремонтныхработ | Информацияв МЭРТ | МТК | 15 июляи 1февраляежегод-но | 259,4 | 240,9 | 263,5, | 274,6 | 356,1 | 1394,5 | Респуб-ликанскийбюджет | 016 |
| 2. Гражданская авиация |
| 7. | Проведение к2014 годуреконструк-ции(строитель-ство)взлетно-посадочныхполос,пассажирскихи грузовыхтерминаловв 14аэропортахреспублики1 | Информацияв Прави-тельство | МТК,акиматыобластей,собстве-нникиаэропор-тов | ежегод-но,декабрь2010-2014гг. | 10886,2 | 7057,0 | 15226,8 | 29400,0 | 36563,6 | 99133,6 | Респуб-ликанскийбюджетзаемныесредства,концессия |  |
| 5476,2 | 4200,0 | 136,8 |  | 16263,6 | 26076,6 | Респуб-ликанскийбюджет | 006 |
| 5410,0 | 2857,0 | 90,0 | 15000,0 | 20300,0 | 43657,0 | Заемные средства |  |
|  |  | 15000,0 | 14400,0 |  | 29400,0 | Концессия |  |
| 8. | Приведениеаэропортовойинфраструк-туры всоответствиестребованиямиИКАО(внедрениеавтоматизи-рованныхсистем,системыуправлениявоздушнымдвижением(CNS/ATM),Всемирнойгеодезичес-кой системыкоординат1 | Информацияв МЭРТ | МТК, РГП"Каз-аэрона-вигация" | 15 июляи 1февраляежегод-но | 3375,0 | 6393,0 | 5308,0 | 5348,7 | 3955,0 | 24379,7 | Собствен-ныесредстваРГП"Каз-аэронави-гация" |  |
| 9. | Приобретениевоздушныхсудов | Информацияв Прави-тельство | МТК,авиаком-пании | ежегод-но,декабрь2010-2014гг. |  |  |  | 39750,0 |  | 39750,0 | Заемныесредства |  |
| 10. | Субсидиро-ваниерегулярныхвнутреннихавиапере-возок | Информацияв МЭРТ | МТК | 15 июляи 1февраляежегод-но | 881,5 | 921,1 | 985,2 | 1054,2 | 1054,2 | 4896,2 | Респуб-ликанскийбюджет | 019 |
| 3. Железнодорожная отрасль |
| 11. | Строитель-ство 453 кмжелезныхдорог -"Узень-государ-ственнаяграница сТуркменис-таном"(146 км),"Коргас -Жетыген"(293 км),на основеконцессии -"Ералиево -Курык"(14,4 км)1 | Информацияв Прави-тельство | МТК,МИНТ,АО "ФНБ"Самрук-Казына"(посогласо-ванию),АО "НК"КТЖ"(посогласо-ванию),концес-сионер | ежегод-но,декабрь2010-2013гг. | 82092,5 | 53026,5 | 46062,0 | 35285,5 |  | 216466,5 | Респуб-ликанскийбюджет,собствен-ные изаемныесредства,концессия |  |
| 47578,9 | 30000,0 | 42362,0 | 35285,5 |  | 155226,4 | Респуб-ликанскийбюджет | 050 МИНТ |
| 24513,6 | 9226,5 |  |  |  | 33740,1 | Заемныесредства |  |
|    | 3800,0 | 3700,0 |  |  | 7500,0 | Концессия |  |
| 10000,0 | 10000,0 |  |  |  | 20000,0 | Собствен-ныесредстваАО "НК"КТЖ" |  |
| 3.1. Разработка методологической и нормативной базы |
| 12. | РазработкаконцепциипроектаЗаконаРеспубликиКазахстан"О внесенииизменений идополнений взаконода-тельные актыпо вопросамжелезно-дорожноготранспорта" | РешениеМВК | МТК, АО"ФНБ"Самрук-Казына"(посогла-сованию),АО "НК"КТЖ"(посогла-сованию) | 4квартал2011года |  |  |  |  |  |  | Нетребуетсяфинанси-рование изгосудар-ственногобюджета |  |
| 13. | Разработка исогласованиепроектаУказаПрезидентаРеспубликиКазахстан"О внесенииизменений вУказПрезидентаРеспубликиКазахстан от19 июня 2007года № 346"О дальнейшемсовершен-ствованиисистемыгосудар-ственногоуправленияРеспубликиКазахстан" | ПроектУказаПрезидентаРК | МТК,АРЕМ, АО"ФНБ"Самрук-Казына"(посогласо-ванию),АО"НК"КТЖ"(посогла-сованию) | 2квартал2013года |  |  |  |  |  |  | Нетребуетсяфинанси-рование изгосудар-ственногобюджета |  |
| 14. | Внесениеизменений идополнений впостанов-лениеПравитель-стваРеспубликиКазахстан от11 ноября2004 года№ 1188"Об утверж-дении Правилсубсидиро-ванияубытковперевозчика,связанных сосуществ-лениемпассажирскихперевозок посоциальнозначимымсообщениям" | Постанов-лениеПрави-тельства | МТК,АО "НК"КТЖ"(посогла-сованию) | 3квартал,ежегод-но |  |  |  |  |  |  | Нетребуетсяфинанси-рование изгосудар-ственногобюджета |  |
| 15. | Внесениеизменений идополнений впостанов-лениеПравитель-стваРеспубликиКазахстан от11 ноября2004 года№ 1185 "Обопределениисоциально-значимыхмежобластныхсообщений" | Постанов-лениеПравитель-ства | МТК,АО "НК"КТЖ"(посогласо-ванию) | 3квартал,ежегод-но |  |  |  |  |  |  | Нетребуетсяфинанси-рование изгосудар-ственногобюджета |  |
| 16. | Внесениеизменений идополнений вМетодикурасчетасебестоимос-ти услуг МЖСи Методикурасчетатарифов(цен, ставоксборов) науслуги МЖС всоответст-вии сцелевоймодельюотрасли иразработкапрейскурантана услугиМЖС | ПриказыАРЕМ | АРЕМ,МТК, АО"ФНБ"Самрук-Казына",АО "НК"КТЖ"(посогласо-ванию) | 2квартал2012года |  |  |  |  |  |  | Нетребуетсяфинанси-рование изгосудар-ственногобюджета |  |
| 17. | Утверждениетарифов(прейскуран-та) науслуги МЖС всоответст-вии с новойМетодикойрасчетатарифов науслуги МЖС | ПриказАРЕМ | АРЕМ,МТК, АО"ФНБ"Самрук-Казына"(посогласо-ванию),АО "НК"КТЖ"(посогла-сованию) | 4квартал2013года |  |  |  |  |  |  | Нетребуетсяфинанси-рование изгосудар-ственногобюджета |  |
| 18. | Поэтапнаяунификациятарифов науслуги МЖС:- по видамсообщений(импортные имежобластные)к 2012 году;- по родамгрузов сучетомэкономи-ческойцелесобраз-ности | ПриказыАРЕМ | АРЕМ,МТК, АО"НК"КТЖ"(посогла-сованию) | 4квартал2012года |  |  |  |  |  |  | Нетребуетсяфинанси-рование изгосудар-ственногобюджета |  |
| 19. | Внесениеизменений идополнений,в междуна-родныедоговоры(соглашения)по вопросамжелезно-дорожноготранспорта | Межгосу-дарствен-ные имежпра-вительс-твенныесоглашения | МТК, АО"ФНБ"Самрук-Казына"(посогласо-ванию),АО "НК"КТЖ"(посогла-сованию) | 4квартал2013года |  |  |  |  |  |  | Нетребуетсяфинанси-рование изгосудар-ственногобюджета |  |
| 3.2. Реструктуризация активов |
| 20. | СозданиеАО "КТЖ -Инфраструк-тура"(выполняю-щего функцииоператораМЖС) путемреоргани-зации АО "НК"КТЖ" ипередачи АО"КТЖ -Инфраструк-тура"активов,технологи-ческинеобходимыхдля оказанияуслуг МЖС.Осуществле-ниевышеуказан-ныхмероприятийбудетпроводитьсяпослевнесения вЗаконРеспубликиКазахстан от8 декабря2001 года "О железно-дорожномтранспорте"поправок,определяющихпередачуправсобствен-ности на МЖСи статусоператораМЖС вновьсозданнойорганизации | РешениеАО "ФНБ"Самрук-Казына" | АО "ФНБ"Самрук-Казына"(посогла-сованию)МТК,АРЕМ,АО "НК"КТЖ"(посогла-сованию) | 4квартал2014года |  |  |  |  |  |  | Нетребуетсяфинанси-рование изгосудар-ственногобюджета |  |
| 21. | Формированиесамостоя-тельногогрузовогоперевозчикапутемприсоеди-нения АО"Казтранс-сервис" к АО"Казтемiр-транс", атакжепередачи емулокомотивов,задейство-ванных вгрузовомдвижении, идругихактивов,необходимыхдляполноценногоосуществ-ленияфункцииНациональ-ногоперевозчикагрузов | РешениеАО "ФНБ"Самрук-Казына" | АО "ФНБ"Самрук-Казына"(посогла-сованию)АО "НК"КТЖ"(посогла-сованию),МТК,АРЕМ, | 4квартал2014года |  |  |  |  |  |  | Нетребуетсяфинанси-рование изгосудар-ственногобюджета |  |
| 22. | Создание АО"КТЖ -Пассажирскиеперевозки"путемреоргани-зации АО"Пассажир-скиеперевозки" иее дочернихорганизаций,передачилокомотивов,задейство-ванных впассажирскомдвижении, идругихактивов,необходимыхдляполноценногоосуществ-ленияфункцииНациональ-ногоперевозчикапассажиров | РешениеАО "ФНБ"Самрук-Казына" | АО "ФНБ"Самрук-Казына"(посогла-сованию),МТК,АРЕМ,АО "НК"КТЖ"(посогла-сованию) | 4квартал2014года |  |  |  |  |  |  | Нетребуетсяфинанси-рование изгосудар-ственногобюджета |  |
| 23. | Реструкту-ризациявспомога-тельнойдеятельностиАО "НК "КТЖ"согласноцелевоймоделижелезно-дорожноготранспорта | РешениеАО "ФНБ"Самрук-Казына" | АО "ФНБ"Самрук-Казына"(посогла-сованию),МТК,АРЕМ,АО "НК"КТЖ"(посогла-сованию | 4квартал2013года |  |  |  |  |  |  | Нетребуетсяфинанси-рование изгосудар-ственногобюджета |  |
| 24. | Передачавокзалов,перронов иплатформ,принадлежа-щих АО"Желдор-имущество",а такжеранеепереданных вкоммунальнуюсобствен-ность, в АО"НК "КТЖ" | Информацияв Прави-тельство | МТК,КГИП,местныеиспол-нитель-ныеорганы,АО "ФНБ"Самрук-Казына"(посогла-сованию),АО "НК"КТЖ"(посогла-сованию) | декабрь,2011года |  |  |  |  |  |  | Нетребуетсяфинанси-рование изгосудар-ственногобюджета |  |
| 25. | Передача всобствен-ность АО "НК"КТЖ"объектов,технологи-ческинеобходимыхдляфункциони-рования МЖС,построенныхза счетсредствфизических июридическихлиц (далее -Объекты) всоответст-вии сустановлен-нымзаконода-тельствомпорядком | Информацияв Прави-тельство | Собст-венникиобъектов,МТК, МФ,АО "ФНБ"Самрук-Казына"(посогла-сованию),АО"НК"КТЖ"(посогла-сованию) | декабрь,2012года |  |  |  |  |  |  | Нетребуетсяфинанси-рование изгосудар-ственногобюджета |  |
| 26. | Категори-зацияучастков МЖСв зависи-мости отинтенсивнос-типеревозок | Приказ МТК | МТКАРЕМ,АО "ФНБ"Самрук-Казына"(посогла-сованию),АО "НК"КТЖ"(посогла-сованию) | 3квартал2013года |  |  |  |  |  |  | Нетребуетсяфинанси-рование изгосудар-ственногобюджета |  |
| 27. | Внедрениемеханизма"сетевогоинфраструк-турногоконтракта",передача вконцессиючастималодеятель-ных участковМЖС,заключениедоговоров насубсиди-рованиечастималодеяталь-ных участковс местнымиисполни-тельнымиорганами изакрытиечастималодеятель-ных участков | Информацияв Прави-тельство | МТК,АРЕМ,МФ,АО "ФНБ"Самрук-Казына"(посогла-сованию),АО "НК"КТЖ"(посогла-сованию) | декабрь,2013года |  |  |  |  |  |  | Нетребуетсяфинанси-рование изгосудар-ственногобюджета |  |
| 28. | Увеличениепропускной ипровознойспособностиотдельныхстанций сприменениеммеханизмовфинансиро-ванияпроектовсовместно сгрузоотпра-вителями игрузополу-чателями | Предложе-ние в МТК | МТКАРЕМ,АО "ФНБ"Самрук-Казына"(посогла-сованию),АО "НК"КТЖ"(посогла-сованию) | ежегод-но,декабрь2010-2014гг. |  |  |  |  |  |  | Нетребуетсяфинанси-рование изгосудар-ственногобюджета |  |
| 29. | Субсидиро-ваниежелезнодо-рожныхпассажирскихперевозок посоциально-значимыммежобластнымсообщениям | Информацияв МЭРТ | МТК,АО "НК"КТЖ"(посогла-сованию) | 15 июляи 1февраляежегод-но | 16733,8 | 19366,8 | 22180,1 | 25507,1 | 32571,7 | 116359,5 | Респуб-ликанскийбюджет | 009 |
| 30. | Обновлениепаркагрузовыхвагонов\*\*(20,5тыс. ед.) | Информацияв Прави-тельство | МТК,АО "ФНБ"Самрук-Казына"(посогла-сованию),АО "НК"КТЖ"(посогла-сованию) | ежегодно,декабрь2010-2014 гг. | 12378,5 | 65981,5 | 23565,8 | 65229,2 | 51143,2 | 218298,2 | СобственныесредстваАО "НК"КТЖ" |  |
| 31. | Обновлениепассажирскихвагонов(152 вагонов"Тальго" и 1дизель-рельсовый состав) | Информацияв Прави-тельство | МТК,АО "ФНБ"Самрук-Казына"(посогла-сованию),АО "НК"КТЖ"(посогла-сованию),МИНТ | ежегод-но,декабрь2011-2014гг. |  | 4000,0 | 6000,0 | 11000,0 |  | 21000,0 | Респуб-ликанскийбюджет | 051 МИНТ |
| 32. | Обновлениепаркалокомотивов,в том числе | Информацияв Прави-тельство | МТК,АО "ФНБ"Самрук-Казына"(посогла-сованию),АО "НК"КТЖ"(посогла-сованию),МИНТ | ежегод-но,декабрь2010-2014 гг. | 22673,2 | 40421,6 | 46291,8 | 52690,3 | 42028,4 | 204105,3 | Респуб-ликанскийбюджет,собствен-ныесредстваАО "НК"КТЖ" |  |
| локомотивы,задейство-ванные впассажирскомдвижении(14 ед.) |  |  |  |  | 9961,0 | 9961,0 | Респуб-ликанскийбюджет | 051 МИНТ |
| локомотивы,задейство-ванные впассажирскоми грузовомдвижении\*\*(357 ед.) | 22673,2 | 40421,6 | 46291,8 | 52690,3 | 32067,4 | 194144,3 | Собствен-ныесредстваАО "НК "КТЖ" |  |
| 4. Водный транспорт |
| 33. | Строительс-тво иреконструк-цияинфраструк-туры водноготранспорта1 | Информацияв Прави-тельство | МТК, МФ,МОН, АО"НМСК"Казмор-транс-флот",Государ-ственноеучреж-дение"Регистрсудоход-ства" | ежегод-но,декабрь2010-2014гг. | 476,9 | 289,8 | 405,4 | 82,9 | 419,8 | 1674,8 | Респуб-ликанскийбюджет | 020 |
| 34. | Обеспечениеклассифика-ции итехническойбезопасностисудоввнутреннеговодногоплавания "река-море"1 | 119,5 | 93,4 | 92,7 | 87,0 | 165,3 | 557,9 | 014 |
| 35. | Обеспечениеводных путейв судоходномсостоянии исодержаниешлюзов1 | 4540,0 | 5009,8 | 5149,4 | 5291,3 | 5300,0 | 25290,5 | 005 |
| 36. | Развитиефлота исервисногопроизвод-ства1 | 5984,0 | 5565,5 | 5775,0 | 5737,5 | 9000,0 | 32062,0 | Заемныесредства |  |
| 5. Транспортный контроль |
| 37. | Строитель-ство иреконструк-ция сетипостовтранспор-тногоконтроля | Информацияв МЭРТ | МТК | 15 июляи 1февраляежегод-но | 126,3 | 130,8 | 155,1 |  |  | 412,2 | Респуб-ликанскийбюджет | 023 |
| 38. | Внедрениецифровыхтахографов намеждународ-ныхавтомобиль-ныхперевозках | Информацияв МЭРТ | МТК | 15 июляи 1февраляежегод-но |  |  |  |  | 90,4 | 90,4 | Респуб-ликанскийбюджет |  |
| 39. | Инвестицион-ный проект"Комплекснаяинтегриро-ваннаяавтоматизи-рованнаясистемавзвешиваниягрузовыхтранспортныхсредств вдвижении" | Информацияв МЭРТ | МТК | 15 июляи 1февраляежегод-но |  |  |  |  | 1343,5 | 1343,5 | Респуб-ликанскийбюджет |  |
| 40. | Обновлениеслужебноговодноготранспортатерритори-альныхоргановтранспорт-ногоконтроля | Информацияв МЭРТ | МТК | 15 июляи 1февраляежегод-но |  |  |  |  | 1006,9 | 1006,9 | Респуб-ликанскийбюджет |  |
| 41. | Внедрениепередвижныхпостовтранспорт-ногоконтроля | Информацияв МЭРТ | МТК | 15 июляи 1февраляежегод-но | 256,0 | 128,0 |  |  |  | 384,0 | Респуб-ликанскийбюджет | 011 |
| 6. Подготовка кадров в транспортной отрасли |
| 42. | Строитель-ствопрофлицея вЗападно-Казахстанскойобласти | Информацияв МТК | МОН, МФ,акиматыЗападно-Казах-стан-ской,Мангыс-таускойобластей | декабрь,2013 г. |  |  |  | 513,0 |  | 513,0 | Респуб-ликанскийбюджет | 012 МОН |
| 43. | Подготовкакадров стехническимипрофессио-нальнымобразованиемпо морскимспециаль-ностям | Информацияв МЭРТ | МТК,МОН, АО"НМСК"Казмор-транс-флот" | 15 июляи 1февраляежегод-но |    | 15,0 | 65,0 | 115,0 |  | 195,0 | Респуб-ликанскийбюджет | 059 МОН |
| 57,0 | 57,0 | 57,0 |  |  | 171,0 | Заемныесредства |  |
| 44. | Содействиевнедрениюнезависимойсистемысертификацииквалификацийпоспециаль-ностямтранспортнойотрасли | Информацияв МОН | МТК, МОН | декабрь,2011-2014гг. |  |  |  |  |  |  | Нетребуетсяфинанси-рование изгосудар-ственногобюджета |  |
| 45. | Организацияразработкипрофессио-нальныхстандартовпоприоритетнымспециаль-ностям всферетранспортнойотрасли | Информацияв МОН | МТК,МОН,МТСЗН,АО"Холдинг"Зерде"(посогла-сованию) | декабрь,2011-2012гг. |  |  |  |  |  |  | Нетребуетсяфинанси-рование изгосудар-ственногобюджета |  |
| 46. | Созданиеотраслевогосовета поразвитиютехническогои профессио-нальногообразованияи подготовкекадров всферетранспортнойотрасли | Информацияв МОН | МТК,МОН,Ассоци-ацияработа-дателейи акимыобластей,городовАстаныи Алматы | 4квартал2011года |  |  |  |  |  |  | Нетребуетсяфинанси-рование изгосудар-ственногобюджета |  |
| 7. Прикладные научные исследования в области транспорта и коммуникаций |
| 47. | Прикладныенаучныеисследованияв областитранспорта икоммуникаций | Информацияв МЭРТ | МТК | 15 июляи 1февраляежегод-но | 22,7 | 6,5 |  |  | 49,8 | 79,0 | Респуб-ликанскийбюджет | 010 |
| 8. Техническое регулирование отрасли  |
| 48. | Внедрениеэкологи-ческихстандартовЕвро-3 всфереавтомобиль-ноготранспорта | Информацияв Прави-тельство | МТК,МИНТ, МФ | декабрь,2011 г. |  |  |  |  |  |  | Нетребуетсяфинанси-рование изгосудар-ственногобюджета |  |
| 49. | Разработка9-титехническихрегламентоввтранспортнойотраслигармонизи-рованных смеждународ-нымистандартами(железнодо-рожный,водный ивоздушный) | Постанов-лениеПрави-тельства | МТК,МИНТ | декабрь,2010-2011гг. |  |  |  |  |  |  | Нетребуетсяфинанси-рование изгосудар-ственногобюджета |  |
| 50. | Разработка ивнедрениестандартов втранспортнойотрасли, втом числеэкологичес-киестандарты,гармонизи-рованные смеждународ-нымистандартами | Информацияв МИНТ | МТК,МИНТ | декабрь,2014 г. |  |  |  |  | 46,8 | 46,8 | Респуб-ликанскийбюджет |  |
| 51. | Проведениеанализадействующихнормативныхдокументовпостандарти-зации втранспортнойотрасли сцельюактуализациитребованиямрынка | Информацияв МИНТ | МТК | декабрь,2011 г. |  |  |  |  |  |  | Нетребуетсяфинанси-рование изгосудар-ственногобюджета |  |
| 52. | Проведениемероприятийпостимулиро-ваниювнедрениясистемменеджментавсоответствиесмеждународ-нымистандартами ИСО9001:2000,ИСО 9001,ИСО 14001 иOHSAS 18001 | Информацияв МИНТ | МТК,подве-домст-венныепредпри-ятиятранс-портно-коммуни-кацион-ногокомплек-са | декабрь,2011-2014гг. |  |  |  |  |  |  | Нетребуетсяфинанси-рование изгосудар-ственногобюджета |  |

     **Источники предполагаемых расходов на реализацию Программы**

                                                         (млн. тенге)

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Источники предполагаемых расходов | 2010 год | 2011 год | 2012 год | 2013 год | 2014 год | Всего |
| Республиканский бюджет, в том числебюджетные средства государственныхорганов | 178106,4 | 153171,0 | 181444,3 | 312807,7 | 289220,4 | 1114749,9 |
| МТК | 130527,5 | 119156,0 | 133017,3 | 265894,2 | 279259,4 | 927854,5 |
| МОН |  | 15,0 | 65,0 | 628,0 |  | 708,0 |
| МИНТ | 47578,9 | 34000,0 | 48362,0 | 46285,5 | 9961,0 | 186187,4 |
| Заемные средства | 103475,3 | 170681,6 | 188432,5 | 81647,5 | 72311,0 | 616547,9 |
| Концессия |  | 97959,0 | 234606,0 | 271820,0 | 39200,0 | 643585,0 |
| Собственные средства компаний | 48426,7 | 122796,1 | 75165,6 | 123268,2 | 87165,6 | 456822,2 |
| Итого | 330008,4 | 544607,7 | 679648,4 | 789543,4 | 487897,0 | 2831705,0 |

**Примечание:**
\* - объемы расходов по мероприятиям, финансируемым за счет средств
республиканского бюджета, будут уточняться в соответствии с Законом
Республики Казахстан "О республиканском бюджете" на соответствующий
год;
\*\* - возможна корректировка средств при изменении внешних и
внутренних параметров и факторов;
1 - расшифровка мероприятий отображена в приложении № 1 "Основные
инвестиционные проекты в транспортной отрасли".

**расшифровки аббревиатур:**

МТК - Министерство транспорта и коммуникаций Республики Казахстан;
МИНТ - Министерство индустрии и новых технологий Республики Казахстан;
МОН - Министерство образования и науки Республики Казахстан;
МТСЗН - Министерство труда и социальной зашиты населения Республики
Казахстан;
МФ - Министерство финансов Республики Казахстан;
АРЕМ - Агентство Республики Казахстан по регулированию естественных
монополий;
АО "ФНБ "Самрук-Казына" - акционерное общество "Фонд национального
благосостояния "Самрук-Казына";
АО "НК "КТЖ" - акционерное общество "Национальная компания "Қазақстан
темiр жолы";
РГП - Республиканское государственное предприятие;
КГИП - Комитет государственного имущества и приватизации Министерства
финансов Республики Казахстан;
АО "НМСК "Казмортрансфлот" - акционерное общество "Национальная
морская судоходная компания "Казмортрансфлот";
АО "Холдинг "Зерде" - акционерное общество "Национальный
инфокоммуникационный Холдинг "Зерде".

                                                       *Приложение № 1*

           **ОСНОВНЫЕ ИНВЕСТИЦИОННЫЕ ПРОЕКТЫ В ОТРАСЛИ**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Наименованиепроекта | Меро-прия-тия попроек-ту | Цельпроекта | Наличиефинан-сово-эконо-мичес-кого итехни-ко-эконо-мичес-когообосно-ванияпроекта,накакойстадии(разра-ботка,дора-ботка,утверж-дено) | Рекомен-дуемоерегио-нальноеразмеще-ние | Нача-лореа-лиза-циипро-екта | Окон-чаниереа-лиза-циипро-екта | Ответ-ствен-ныйиспол-нитель | Объемфинан-сирова-ния,млн.тенге | Источ-никифинанси-рования |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
| 1. Автодорожная отрасль |
| 1. Реконструкциямеждународноготранзитногокоридора"Западная Европа -Западный Китай" | Рекон-струк-ция | Обеспече-ниебеспере-бойного,безопас-ного иудобногодвижениятранспор-тныхсредств | ТЭО -есть | Алматин-ская,Жамбыл-ская,Южно-Казах-станская,Кызылор-динская,Актюбин-скаяобласти | 2007 г. | 2014 г. | МТК | 500 183,0 | РБ,заемныесредства |
| 102 546,2 | РБ |
| 397 636,8 | Заемныесредства |
| 2. Астана-Щучинск-Кокшетау-Петропавловск | Рекон-струк-ция | Обеспече-ниебеспере-бойного,безопас-ного иудобногодвижениятранспор-тныхсредств | ТЭО -есть | Акмолин-ская иСеверо-Казах-станскаяобласти | 2006 г. | 2014 г. | МТК | 36 275,3 | РБ |
| 3. гр.РФ-Уральск-Актобе, включаястроительствог.Актобе | Рекон-струк-ция | Обеспече-ниебеспере-бойного,безопас-ного иудобногодвижениятранспор-тныхсредств | нетребу-ется | Западно-Казах-станскаяиАктюбин-скаяобласти | 2003 г. | 2014 г. | МТК | 21 251,0 | РБ |
| 4. гр.РФ. (наАстрахань)-Атырау-Актау-гр.Туркменистана | Рекон-струк-ция | Обеспече-ниебеспере-бойного,безопас-ного иудобногодвижениятранспор-тныхсредств | ТЭО -есть | Атырау-ская иМангыс-таускаяобласти | 2006 г. | 2014 г. | МТК | 137 673,8 | РБ,заемныесредства |
| 68 142,8 | РБ |
| 69 531,0 | Заемныесредства |
| 5. Омск-Павлодар-Майкапшагай | Рекон-струк-ция | Обеспече-ниебеспере-бойного,безопас-ного иудобногодвижениятранспор-тныхсредств | ТЭО -есть | Павлодар-ская иВосточно-Казах-станскаяобласти | 2006 г. | 2017 г. | МТК | 67 300,0 | РБ |
| 6. Астана-Костанай-Челябинск | Рекон-струк-ция | Обеспече-ниебеспере-бойного,безопас-ного иудобногодвижениятранспор-тныхсредств | ТЭО -есть | Акмолин-ская иКоста-найскаяобласти | 2003 г. | 2014 г. | МТК | 23 161,5 | РБ |
| 7. Таскескен-Бахты (гр.КНР) | Рекон-струк-ция | Обеспече-ниебеспере-бойного,безопас-ного иудобногодвижениятранспор-тныхсредств | ТЭО -есть | Восточно-Казах-станскаяобласть | 2006 г. | 2013 г. | МТК | 12 475,3 | РБ |
| 8. Алматы-Усть-Каменогорск | Рекон-струк-ция | Обеспече-ниебеспере-бойного,безопас-ного иудобногодвижениятранспор-тныхсредств | ТЭО -есть | Алматин-ская иВосточно-Казах-станскаяобласти | 2013 г. | 2020 г. | МТК | 21 246,5 | РБ |
| 9. Ушарал-Достык | Рекон-струк-ция | Обеспече-ниебеспере-бойного,безопас-ного иудобногодвижениятранспор-тныхсредств | ТЭО -есть | Алматин-скаяобласть | 2013 г. | 2014 г. | МТК | 19 935,1 | РБ |
| 10. Жезказган-Петропавловск | Рекон-струк-ция | Обеспече-ниебеспере-бойного,безопас-ного иудобногодвижениятранспор-тныхсредств | нетребу-ется | Караган-динская,Акмолин-ская иКоста-найскаяобласти | 2013 г. | 2017 г. | МТК | 19 000,0 | РБ |
| 11. Кызылорда-Павлодар-Успенка-гр.РФ | Рекон-струк-ция | Обеспече-ниебеспере-бойного,безопас-ного иудобногодвижениятранспор-тныхсредств | ТЭО -есть | Караган-динская иКызылор-динскаяобласти | 2013 г. | 2019 г. | МТК | 15 349,3 | РБ |
| 12. Бейнеу-Акжигит-гр.Узбекистана | Рекон-струк-ция | Обеспече-ниебеспере-бойного,безопас-ного иудобногодвижениятранспор-тныхсредств | ТЭО -есть | Мангыс-таускаяобласти | 2013 г. | 2014 г. | МТК | 10 080,0 | РБ |
| 13. Курты-Бурыбайтал | Рекон-струк-ция | Обеспече-ниебеспере-бойного,безопас-ного иудобногодвижениятранспор-тныхсредств | ТЭО -естъ | Алматин-ская иЖамбыл-скаяобласти | 2013 г. | 2014 г. | МТК | 18 305,8 | РБ |
| 14. Тараз-Утмек-гр. Кыргызстана | Рекон-струк-ция | Обеспече-ниебеспере-бойного,безопас-ного иудобногодвижениятранспор-тныхсредств | нетребу-ется | Жамбыл-скаяобласть | 2014 г. | 2014 г. | МТК | 2 100,0 | РБ |
| 15. Актобе-Атырау | Рекон-струк-ция | Обеспече-ниебеспере-бойного,безопас-ного иудобногодвижениятранспор-тныхсредств | нетребу-ется | Актюбин-ская,Атырау-скаяобласти | 2013 г. | 2017 г. | МТК | 8 200,0 | РБ |
| 16. Астана-Ерейментау-Шидерты | Рекон-струк-ция | Обеспече-ниебеспере-бойного,безопас-ного иудобногодвижениятранспор-тныхсредств | нетребу-ется | Акмолин-скаяобласть | 2014 г. | 2020 г. | МТК | 3 000,0 | РБ |
| 17. Мерке-Бурубайтал | Рекон-струк-ция | Обеспече-ниебеспере-бойного,безопас-ного иудобногодвижениятранспор-тныхсредств | нетребу-ется | Жамбыл-скаяобласть | 2013 г. | 2014 г. | МТК | 11 000,0 | РБ |
| 18. Юго-Западный обходг. Астаны | Рекон-струк-ция | Обеспече-ниебеспере-бойного,безопас-ного иудобногодвижениятранспор-тныхсредств | ТЭО -нет | Акмолин-скаяобласть | 2014 г. | 2015 г. | МТК | 6 000,0 | РБ |
| 19. Усть-Каменогорск-Зыряновск-Рахмановскиеключи | Рекон-струк-ция | Обеспече-ниебеспере-бойного,безопас-ного иудобногодвижениятранспор-тныхсредств | ТЭО -есть | Восточно-Казах-станскаяобласть | 2013 г. | 2013 г. | МТК | 3 600,0 | РБ |
| 20. Подъезд кЩучинско-Боровскойкурортной зоне(ЩБКЗ) | Строи-тель-ство | Обеспече-ниебеспере-бойного,безопас-ного иудобногодвижениятранспор-тныхсредств,обеспече-ниепрямоготранспор-тногосообщенияк ЩБКЗ | ТЭО -есть | Акмолин-скаяобласть | 2009 г. | 2011 г. | МТК | 5 695,9 | РБ |
| 21. Подъезд ксвободнойэкономическойзоне "Паркинформационныхтехнологий"Алатау" (ПИТ"Алатау") | Строи-тель-ство | Обеспече-ниебеспере-бойного,безопас-ного иудобногодвижениятранспор-тныхсредствобеспече-ниепрямоготранспор-тногосообщенияк ПИТ"Алатау" | ТЭО -есть | Алматин-скаяобласть | 2009 г. | 2011 г. | МТК | 2 632,8 | РБ |
| 22. Астана-Караганда | Рекон-струк-ция | Обеспече-ниебеспере-бойного,безопас-ного иудобногодвижениятранспор-тныхсредств | ТЭО -есть | Акмолин-скаяобласть | 2011 г. | 2013 г. | потен-циаль-ныйкон-цесси-онер,МТК | 134 244,0 | концес-сия |
| 23. ИТПС научастке Астана-Щучинск | Внед-рениеИТПС | Обеспече-ниебеспере-бойного,безопас-ного иудобногодвижениятранспор-тныхсредств | ТЭО -есть | Акмолин-скаяобласть | 2011 г. | 2012 г. | потен-циаль-ныйкон-цесси-онер,МТК | 20 541,0 | концес-сия |
| 24. Алматы-Хоргос | Рекон-струк-ция | Обеспече-ниебеспере-бойного,безопас-ного иудобногодвижениятранспор-тныхсредств | ТЭО -есть | Алматин-скаяобласть | 2011 г. | 2013 г. | потен-циаль-ныйкон-цесси-онер,МТК | 169 000,0 | концес-сия |
| 25. Ташкент-Шымкент | Рекон-струк-ция | Обеспече-ниебеспере-бойного,безопас-ного иудобногодвижениятранспор-тныхсредств | ТЭО -есть | Южно-Казах-станскаяобласть | 2011 г. | 2013 г. | потен-циаль-ныйкон-цесси-онер,МТК | 75 000,0 | концес-сия |
| 26. Алматы-Капчагай | Рекон-струк-ция | Обеспече-ниебеспере-бойного,безопас-ного иудобногодвижениятранспор-тныхсредств | ТЭО -есть | Алматин-каяобласть | 2011 г. | 2013 г. | потен-циаль-ныйкон-цесси-онер,МТК | 64 400,0 | концес-сия |
| 27. Уральск-Каменка-гр.РФ(на Озинки) | Рекон-струк-ция | Обеспече-ниебеспере-бойного,безопас-ного иудобногодвижениятранспор-тныхсредств | Нетребу-ется | Западно-Казах-станскаяобласть | 2013 г. | 2014 г. | потен-циаль-ныйкон-цесси-онер,МТК | 56 000,0 | концес-сия |
| 28. БольшаяАлматинскаяКольцеваяавтомобильнаядорога (БАКАД) | Стро-итель-ство | Обеспече-ниебеспере-бойного,безопас-ного иудобногодвижениятранспор-тныхсредств | ТЭО -есть | Алматин-скаяобласть | 2011 г. | 2013 г. | потен-циаль-ныйкон-цесси-онер,МТК | 87 500,0 | концес-сия |
| 2. Авиационная отрасль |
| 1. Реконструкциявзлетно-посадочнойполосы иоснащение спец.техникой | Рекон-струк-ция | Привестивсоответ-ствииИКАО | ТЭО -естьПСД -есть | Аэропортг. Кызыл-орда | 2008 г. | 2010 г. | МТК | 3 871,5 | РБ |
| 2. Реконструкциявзлетно-посадочнойполосы ипассажирскоготерминала | Рекон-струк-ция | Привестивсоответ-ствииИКАО | ТЭО -естьПСД -есть | Аэропортг.Кокшетау | 2010 г. | 2012 г. | МТК | 5 941,5 | РБ |
| 3. Реконструкциявзлетно-посадочнойполосы | Рекон-струк-ция | Привестивсоответ-ствииИКАО | ТЭО - нетПСД - нет | Аэропорт г. Семей | 2014 г. | 2016 г. | акиматВос-точно-Казах-стан-скойоблас-ти,МТК | 4350 | РБ |
| 4. Реконструкциявзлетно-посадочнойполосы | Рекон-струк-ция | Привестивсоответ-ствииИКАО | ТЭО -есть | Аэропортг. Актау | 2008 г. | 2010 г. | акиматМанги-стау-скойоблас-ти,МТК | 5 410,0 | Заемныесредства |
| 5. Реконструкциявзлетно-посадочнойполосы ипассажирскоготерминала | Рекон-струк-ция | Привестивсоответ-ствииИКАО | ТЭО - нетПСД - нет | Аэропортг. Тараз | 2013 г. | 2014 г. | собст-венникаэро-портаакиматЖам-был-скойоблас-ти,МТК | 8 200,0 | Заемныесредства |
| 6. СтроительствомеждународногоаэропортаКендерли | Строи-тель-ство | Привестивсоответ-ствииИКАО | ТЭО -естьПСД - нет | п. Кен-дерли | 2012 г. | 2013 г. | акиматМан-гис-тау-скойоб-ласти,МТК | 29 400,0 | Концес-сия |
| 7. Строительствопассажирскоготерминала | Строи-тельс-тво | Привестивсоответ-ствииИКАО | ТЭО -естьПСД -есть | Аэропортг. Алматы | 2008 г. | 2011 г. | собст-венникаэро-порта | 2 857,0 | Заемныесредства |
| 8. Строительствопассажирского игрузовоготерминала | Строи-тель-ство | Привестивсоответ-ствииИКАО | ТЭО - нетПСД - нет | Аэропортг. Атырау | 2013 г. | 2014 г. | АО "ФНБ"Сам-рук-Казына" | 9 000,0 | Заемныесредства |
| 9. Реконструкциявзлетно-посадочнойполосы | Рекон-струк-ция | Привестивсоответ-ствииИКАО | ТЭО -естьПСД -есть | Аэропортг. Кос-танай | 2014 г. | 2016 г. | акиматКоста-най-скойоблас-ти,МТК | 4 913,6 | РБ |
| 10. Строительствопассажирскоготерминала | Стро-итель-ство | Привестивсоответ-ствииИКАО | ТЭО-нетПСД-нет | Аэропортг. Шымкент | 2012 г. | 2014 г. | акиматЮжно-Казах-стан-скойоблас-ти | 7 590,0 | Заемныесредства |
| 11. Реконструкциявзлетно-посадочнойполосы ипассажирскоготерминала | Рекон-струк-ция | Привестивсоответ-ствииИКАО | ТЭО-нетПСД-нет | Аэропортг. Уральск | 2013 г. | 2014 г. | Собст-венникаэро-порта | 5 300,0 | Заемныесредства |
| 12. Реконструкциявзлетно-посадочной полосыи оснащениеспец.техникой | Рекон-струк-ция | Привестивсоответ-ствииИКАО | ТЭО -естьПСД - нет | Аэропортг. Талды-корган | 2014 г. | 2016 г. | акиматАлма-тин-скойоблас-ти,МТК | 4000,0 | РБ |
| 13. Реконструкциявзлетно-посадочной полосыи оснащениеспец.техникой | Рекон-струк-ция | Привестивсоответ-ствииИКАО | ТЭО-нетПСД-нет | Аэропортг. Усть-Камено-горск | 2014 г. | 2016 г. | акиматВос-точно-Казах-стан-скойоблас-ти,МТК | 3 000,0 | РБ |
| 14. Реконструкциявзлетно-посадочной полосыи оснащениеспец.техникой | Рекон-струк-ция | Привестивсоответ-ствииИКАО | ТЭО-нетПСД-нет | Аэропортг. Петро-павловска | 2013 г. | 2014 г. | акиматСеве-ро-Казах-стан-скойоблас-ти,МТК | 5 300,0 | Заемныесредства |
| 15. Приобретениевоздушных судов | Покуп-ка | Обнов-лениепарка | ФЭО -есть | ВсерегионыРК | 2008 г. | 2014 г. | авиа-компа-нииМТК | 39 750,0 | Заемныесредства |
| 16. Обеспечитьразвитиеавтомати-зированнойсистемыуправлениявоздушнымдвижением (АСУВД)с созданиемглавного ирегиональныхцентровуправлениявоздушнымдвижением | Строи-тель-ство иприо-брете-ниеобору-дова-ния | Соответ-ствиетребова-ниямМеждуна-роднойоргани-зациейграждан-скойавиации(ИКАО) | ФЭО -есть | ВсерегионыРК | 2010 г. | 2014 г. | РГП"Каз-аэро-нави-гация"МТК | 20 440,0 | Собст-венныесредстваРГП"Каз-аэрона-вигация" |
| 17. Провестикомплексмероприятий повнедрению новойконцепцииуправлениявоздушнымдвижением(CNS/ATM) | Модер-низа-циясис-темынаблю-дения;Совер-шенст-вова-ниепод-систе-мыэлект-ротех-ничес-когообес-пече-нияполе-тов;Уста-новкасовре-мен-ногоаэро-нави-гаци-онногообору-дова-ния | Соответ-ствиетребова-ниямМеждуна-роднойоргани-зациейграждан-скойавиации(ИКАО) | ФЭО -есть | ВсерегионыРК | 2010 г. | 2014 г. | РГП"Каз-аэро-нави-га-ция"МТК | 2 839,7 | Собст-венныесредстваРГП"Каз-аэрона-вигация" |
| 18. ОбеспечитьвнедрениеВсемирнойгеодезическойсистемыкоординат-1984(WGS-84) вкачестве единойопорной системыдля определения ипубликации вдокументахаэронавигационнойинформациигеографическихкоординатвоздушных трасс иаэродромов | Созда-ниеплат-формыпере-ходы кприме-нениюмето-довспут-нико-войнави-гации | Соответ-ствиетребова-ниямМеждуна-роднойорганиза-циейграждан-скойавиации(ИКАО) | ФЭО-есть | ВсерегионыРК | 2010 г. | 2012 г. | РГП"Каз-аэро-нави-гация"МТК | 1 100,0 | Собст-венныесредстваРГП"Каз-аэрона-вигация" |
| 3. Железнодорожная отрасль |
| 1. "Строительствож/д линии"Жетыген-Коргас" | Стро-итель-ство | Открытиевторогожелезно-дорожногопунктаперехода сКНР исокращениерасстоянияв направ-ленииКитай-Европачерез портАктау на500 км. | ТЭО -естьПСД -есть | Алматин-скаяобласть | 2009 г. | 2013 г. | МТК,МИНТ,АО"ФНБСам-рук-Казына",АО "НК"КТЖ" | 146 101,4 | РБ МИНТ,собст-венныесредстваАО "НК"КТЖ" |
| 92 361,3 | РБ МИНТ |
| 20 000,0 | Собст-венныесредстваАО "НК"КТЖ" |
| 33 740,1 | Заемные средства |
| 2. "Строительствож/д линии"Узень-государственнаяграница сТуркменистаном" | Стро-итель-ство | Реализацияданногопроектаповыситтранзитно-транспорт-ныйпотенциалКазахстанаи даствозмож-ностьвыхода кстранамПерсид-скогозалива | ТЭО -естьПСД -есть | Мангис-таускаяобласть | 2009 г. | 2013 г. | МТК,МИНТ,АО"ФНБСам-рук-Казына",АО "НК"КТЖ" | 62 865,0 | РБ МИНТ |
| 3. "Строительствож/д линии"Ералиево-Курык" | Стро-итель-ство | Обеспече-ниетранспорт-ногообслужи-ванияразвитияпортаКурык | ПСД -есть | Мангис-таускаяобласть | 2011 г. | 2012 г. | МТК,кон-цес-сионер(ТОО"Ас-тана-АРЭК") | 7 500,0 | Концес-сия |
| 4. Обновлениепарка грузовыхвагонов | Закупновыхгру-зовыхваго-нов,капи-таль-ныйремонт | Восполне-ниевыбытияпаркагрузовыхвагонов,снижениедефицитавагонов ивысокогоуровняизносаподвижногосостава,повышениеэффектив-ности икачествагрузовыхперевозок | нетребу-ется | ВсерегионыРК | ежегодно | МТК,АО"ФНБ"Сам-рук-Казына",АО "НК"КТЖ" | 218 298,2 | Собст-венныесредстваАО "НК"КТЖ" |
| 5. Обновлениепаркалокомотивов,задействованных впассажирском игрузовом движении | Закупновыхлоко-моти-вов,капи-таль-ныйремонт | Воспол-нениевыбытиясущест-вующегопаркалокомо-тивов,снижениедефицита ивысокогоуровняизносаподвижногосостава,повышениекачества иэффектив-ностиперевозок | нетребу-ется | ВсерегионыРК | ежегодно | МТК,АО"ФНБ"Сам-рук-Казына",АО "НК"КТЖ",МИНТ | 204 105,3 | МИНТ РБ,собст-венныесредстваАО "НК"КТЖ" |
| 9 961,0 | РБ МИНТ |
| 194 144,3 | собст-венныесредстваАО "НК"КТЖ" |
| 6. Обновлениепассажирскихвагонов | Закупновыхпас-сажир-скихваго-нов | Снижениедефицитапассажир-скихвагонов,воспол-нениевыбытиясуществу-ющегопаркавагонов,повышениеэффектив-ности икачествапассажир-скихперевозок | ТЭО -есть | ВсерегионыРК | ежегодно | МТК,АО"ФНБ"Сам-рук-Казына",АО "НК"КТЖ",МИНТ | 21 000,0 | РБ МИНТ |
| 4. Водный транспорт |
| 1. Созданиесистем управлениядвижением судов впортах Курык,Атырау и Актау | Строи-тель-ствопроиз-вод-ствен-ныхобъек-тов;Приоб-рете-ние имонтажобору-дова-ния | Обеспече-ниебезопас-ностимореплава-ния | ТЭО-естьПСД-нет | Мангис-таускаяобластьАтырау-скаяобласть | 2007 г. | 2014 г. | МТК | 129,0 | РБ |
| 2. СозданиеРегиональнойсистемыуправленияспасательнымиоперациями вказахстанскомсектореКаспийского моря | Стро-итель-ствопроиз-водст-венныхобъек-тов;Приоб-рете-ние имонтажобору-дова-ния | Обеспече-ниебезопас-ностиморепла-вания икоордина-цияпроведенияспасатель-ных работпривозник-новенииаварийныхситуацийна море | ТЭО-естьПСД-нет | Мангис-таускаяобласть | 2007 г. | 2014 г. | МТК | 172,5 | РБ |
| 3. Обновление имодернизациягосударственноготехническогоречного флота | Стро-итель-ствосудов;Пос-тавкасудов. | Обеспече-ниебезопас-ностисудоход-ства изаменасудовимеющихпредельныйизнос | Нетребу-ется | Алматин-ская,Караган-динская,Восточно-Казахс-танская,Павлодар-ская,Западно-Казах-станская,Атырау-скаяобласти | 2007 г. | 2014 г. | МТК,МФ | 5 669,7 | РБ |
| 4. Реконструкцияи модернизациясооружений иоборудованияУсть-Каменогорского иБухтарминскогошлюзов | Рекон-струк-цияУсть-Каме-ногор-скогоиБух-тар-минс-когошлюзов;Обнов-лениеимодер-низа-циятехно-логи-чес-когообору-дова-ния | Обеспече-ниебезопаснойэксплуа-тациисудоходныхшлюзов | ТЭО -естьПСД -есть | Восточно-Казах-станскаяобласть | 2010 г. | 2014 г. | МТК,МФ | 1 255,0 | РБ |
| 5. СтроительствозащитногогидротехническогосооруженияШульбинскогошлюза | Прове-дениемероп-риятийпострои-тельс-твузащит-ногогидро-техни-ческо-госоору-женияШуль-бин-скогошлюза | Обеспече-ниебезопаснойэксплуа-тациисудоход-ного шлюза | ТЭО -естьПСД-нет | Восточно-Казах-станскаяобласть | 2009 г. | 2014 г. | МТК,МФ | 118,0 | РБ |
| 6. Развитиетанкерного флота | Стро-итель-ствосудов;Пос-тавкасудов | РазвитиеКазах-станскоготорговогофлота | Нетребу-ется | Мангис-таускаяобласть | 2005 г. | 2014 г. | МТК,АО"НМСК"Каз-мор-транс-флот" | 18 984,0 | Заемныесредства |
| 7. Строительствои приобретениесухогрузногофлота | Стро-итель-ствосудов;Пос-тавкасудов | РазвитиеКазах-станскоготорговогофлота | Нетребу-ется | Мангис-таускаяобласть | 2011 г. | 2014 г. | МТК,АО"НМСК"Каз-мор-транс-флот" | 4 328,0 | Заемныесредства |
| 8. Созданиесудоремонтногопроизводства вп. Баутино | Стро-итель-ствопроиз-водст-венныхобъек-тов;Приоб-рете-ние имонтажсудо-ремон-тногообору-дова-ния | Обеспече-ниеремонтасудов | ТЭО -естьПСД -есть | Мангис-таускаяобласть | 2009 г. | 2010 г. | МТК,АО"НМСК"Каз-мор-транс-флот" | 500,0 | Заемныесредства |
| 9. Строительствои приобретениефлота поддержкиморских операций | Стро-итель-ствосудов;Пос-тавкасудов | РазвитиеКазах-станскоготорговогофлота | Нетребу-ется | Мангис-таускаяобласть | 2011 г. | 2013 г. | МТК,АО"НМСК"Каз-мор-транс-флот" | 8 250,0 | Заемныесредства |
| 10. Обеспечениеклассификации итехническойбезопасностисудов внутреннеговодного плавания"река-море"(техническоеосвидетельство-вание судов-регистрсудоходства) | Техни-ческоеосви-де-тель-ство-ваниесудовипроиз-водств | Обеспече-ниебезопас-ностисудоход-ства | Нетребу-ется | Регио-нальноеразвитие | 2010 г. | 2014 г. | МТК,МФ, ГУ"Ре-гистр-судо-ход-ства" | 557,9 | РБ |
| 11. Обеспечениеводных путей всудоходномсостоянии исодержание шлюзов | Выс-тавле-ние(сня-тие) иобслу-жива-ниезнаковнави-гаци-оннойобста-новки;Дно-углуб-ление;Дно-очище-ние;Вып-равле-ние;Содер-жание,ремонтиобес-пече-ниебез-ава-рийнойрабо-тышлюзов;Рус-ловыепро-ектныеизыс-кания;Ремонтфлота;Ремонтнави-гаци-онногообору-дова-ния | Обеспече-ниебезопас-ностисудоход-ства | Нетребу-ется | Алматин-ская,Караган-динская,Восточно-Казах-станская,Павлодар-ская,Западно-Казах-станская,Атырау-скаяобласти | 2010 г. | 2014 г. | МТК,МФ,РГКПВП | 19 620,8 | РБ |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |

Приложение
к постановлению Правительства
Республики Казахстан
от 30 сентября 2010 года № 1006

**ПЕРЕЧЕНЬ**
**утративших силу некоторых решений**
**Правительства Республики Казахстан**

      1. Постановление Правительства Республики Казахстан от 10 мая 2006 года № 377 "Об утверждении Плана мероприятий по реализации Транспортной стратегии Республики Казахстан до 2015 года".
      2. Постановление Правительства Республики Казахстан от 26 сентября 2006 года № 916 "Об утверждении Программы развития морского транспорта Республики Казахстан на 2006 - 2012 годы" (САПП Республики Казахстан, 2006 г., № 36, ст. 393).
      3. Подпункт 2) пункта 1 постановления Правительства Республики Казахстан от 27 ноября 2006 года № 1124 "О внесении изменений в постановления Правительства Республики Казахстан от 30 декабря 2003 года № 1351 и от 10 мая 2006 года № 377" (САПП Республики Казахстан, 2006 г., № 42, ст. 470).
      4. Постановление Правительства Республики Казахстан от 16 января 2007 года № 28 "О внесении изменения в постановление Правительства Республики Казахстан от 10 мая 2006 года № 377".
      5. Постановление Правительства Республики Казахстан от 28 февраля 2007 года № 161 "О внесении изменения в постановление Правительства Республики Казахстан от 10 мая 2006 года № 377".
      6. Постановление Правительства Республики Казахстан от 13 октября 2009 года № 1587 "Об утверждении Плана мероприятий на 2009 - 2012 годы (II этап) по реализации Программы развития морского транспорта Республики Казахстан на 2006 - 2012 годы".