

О внесении изменений и дополнений в постановление Правительства Республики Казахстан от 30 сентября 2010 года № 1006 "Об утверждении Программы по развитию транспортной инфраструктуры в Республике Казахстан на 2010 - 2014 годы"

Утративший силу

Постановление Правительства Республики Казахстан от 5 марта 2013 года № 214 . Утратило силу постановлением Правительства Республики Казахстан от 14 июня 2014 года № 658

Сноска. Утратило силу постановлением Правительства РК от 14.06.2014 № 658.

Правительство Республики Казахстан **ПОСТАНОВЛЯЕТ:**

1. Внести в постановление Правительства Республики Казахстан от 30 сентября 2010 года № 1006 «Об утверждении Программы по развитию транспортной инфраструктуры в Республике Казахстан на 2010 – 2014 годы» следующие изменения и дополнения:

в Программе по развитию транспортной инфраструктуры в Республике Казахстан на 2010 – 2014 годы, утвержденной указанным постановлением: в разделе 1 «Паспорт Программы»: строку «Цель» изложить в следующей редакции:

«

Цель Развитие транспортно-коммуникационного комплекса, а также транспортно-логистической системы, способных в полном объеме удовлетворять потребности экономики и населения в транспортных и логистических услугах.

»;

в строке «Задачи»: абзац девятый изложить в следующей редакции:

«Поэтапная унификация тарифов на перевозки грузов по видам сообщений (экспортные, импортные и внутриреспубликанские) к 2013 году;»;

дополнить абзацем двадцать девятым следующего содержания:

«Создание на территории Казахстана современной транспортно-логистической системы (автодорожного, железнодорожного, водного и воздушного транспорта), обеспечивающей высокую и эффективную транспортную связность внутри страны и зарубежом, увеличение грузопотоков по территории Республики Казахстан, координацию работы всех видов наземного, морского и воздушного транспорта.»;

в строке «Целевые индикаторы»:

подпункт 2) изложить в следующей редакции:
«2) строительство, реконструкция около 3,9 тыс. км и ремонт 5,6 тыс. км автодорог республиканского значения и 11,5 тыс. км дорог местного значения;»;

подпункты 5), 6) и 7) изложить в следующей редакции:
«5) строительство 439 км новых железных дорог;
6) рост объема транзитных перевозок по территории Республики Казахстан на железнодорожном транспорте на 10,3 %;
7) повышение к 2015 году скорости грузовых контейнерных поездов по международным транспортным коридорам сообщения на 15-20 %, а на участках скоростного движения пассажирских поездов на 20-30 %;»;

подпункт 11) изложить в следующей редакции:
«11) увеличение числа международных воздушных сообщений в два раза по сравнению с 2010 годом;»;

подпункт 20) изложить в следующей редакции:
«20) внедрение экологических стандартов экологического этапа-3 и экологического этапа-4;»;

строку «Источники и объемы финансирования» изложить в следующей редакции:

«

| | |
|-----------------------------------|---|
| Источники и объемы финансирования | Общий объем финансовых ресурсов для реализации Программы составляет – 2 713 409,4* млн. тенге, в том числе: |
| | 1) республиканский бюджет – 962 483,6* млн. тенге, из которых бюджетные средства следующих государственных органов: Министерство транспорта и коммуникаций Республики Казахстан (далее – МТК) – 798 713,3* млн. тенге; Министерство экономики и бюджетного планирования Республики Казахстан (далее – МЭБП) – 152 502,0* млн. тенге; Министерство образования и науки Республики Казахстан (далее – МОН) – 205,0* млн. тенге; Министерство обороны Республики Казахстан (далее – МО) – 11 063,3* млн.тенге; |
| | 2) концессия – 2 000,0 млн. тенге; |
| | 3) заемные средства – 1 327 569,0** млн. тенге; |

4) собственные средства компаний – 421 356,8** млн. тенге.

П р и м е ч а н и е :

* – объемы финансирования будут уточняться при формировании республиканского бюджета на соответствующий финансовый год;

** – возможна корректировка средств при изменении внешних и внутренних параметров и факторов.

»;

в разделе 2 «Введение»: часть вторую изложить в следующей редакции:
«Программа направлена на развитие транспортно-коммуникационного комплекса, а также транспортно-логистической системы, способных в полном объеме удовлетворять потребностям экономики и населения в транспортных и

логистических услугах. Интегрированная устойчивая транспортная система республики должна способствовать сбалансированному развитию всех секторов экономики, а также содержать в себе социальные и экологические аспекты.»;

в разделе 3 «Анализ текущей ситуации»:

в главе «Автодорожная отрасль»:

подпункты 1), 2) части третьей изложить в следующей редакции:

«1) завершить проект реконструкции международного транзитного коридора «Западная Европа – Западный Китай», а также реконструкцию автодорог граница РФ – Уральск – Актобе, Астана – Костанай – Челябинск, подъезд к Щучинско–Боровской курортной зоне и подъезд к свободной экономической зоне «Парк информационных технологий «Алатау»;

2) продолжить реконструкцию автодорог Таскескен – Бахты, Омск – Павлодар – Майкапшагай, Бейнеу – Актау;»;

в главе «Автомобильный транспорт»:

части седьмую, восьмую и девятую изложить в следующей редакции:

«Поэтапное введение стандартов экологических этапов 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.

Сроки поэтапного введения экологических стандартов по автотранспортным средствам определены постановлением 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».

С 15 июля 2009 года введены ограничения по ввозу и производству на территории страны автомобилей, не соответствующих экологическим стандартам экологического этапа-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.»;

часть одиннадцатую изложить в следующей редакции:

«В результате ввода стандартов экологических этапов к 2015 году планируется снижение удельного веса автотранспортных средств, работающих свыше 12 лет, с 63 % до 50 %.»;

часть семнадцатую изложить в следующей редакции:

«По таксомоторным перевозкам на рынке транспортных услуг сложился высокий уровень конкуренции. Эти перевозки осуществляются как таксомоторными компаниями и физическими лицами, предоставляющими услуги

по упрощенной патентной системе, так и владельцами личных автомобилей. Сложившаяся ситуация не способствует развитию таксомоторных предприятий вследствие наличия нелегальных перевозчиков.»;

в главе «Гражданская авиация»:

часть первую и вторую изложить в следующей редакции:

«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, что составило 2,6 млн. пассажиров в год.

В 2014 году, согласно прогнозным данным, перевозка пассажиров превысит 7 млн. пассажиров.»;

часть четвертую и пятую изложить в следующей редакции:

«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 – 5,5 млн. пассажиров.

В 2014 году планируется обслужить не менее 12,2 миллиона пассажиров.»;

подпункт 5) части двенадцатой изложить в следующей редакции:

«5) продолжаются работы по реконструкции взлетно-посадочной полосы в аэропорту г. Актау и аэровокзала аэропорта г. Кокшетау.»;

в главе «Водный транспорт»:

часть четвертую изложить в следующей редакции:

«В настоящее время порты работают на пределе проектных мощностей. К примеру, существующая мощность морского порта Актау по паромным переправам недостаточна для обеспечения планируемого грузопотока. В этой связи требуется увеличить производственные мощности существующих портов или создать новую портовую инфраструктуру с паромными терминалами.

Развитие сектора грузовых морских перевозок сдерживается отсутствием казахстанских паромных судов, что дает возможность другим прикаспийским государствам активно развивать данный комплекс, в частности Азербайджану, который постоянно инвестирует в строительство флота и развитие портовой инфраструктуры. При этом, учитывая, что Казахстан является грузообразующим государством, необходимы создание транспортных мощностей и активное участие в экспорте казахстанских грузов с использованием казахстанских транспортных и перевалочных активов.»;

часть седьмую изложить в следующей редакции:

«Более 50 % нефти, переваливаемой через порт Актау, перевозится собственными судами национальной судоходной компании «Казмортрансфлот»,

торговый флот которой состоит из шести танкеров в Каспийском море и двух танкеров в открытых морях. При этом перевозка сухих грузов полностью обеспечивается иностранными судоходными компаниями. Поэтому необходимо принятие мер по увеличению конкурентоспособности национального морского перевозчика.» ;

в главе «Транзитный потенциал»: заголовок главы изложить в следующей редакции:

«Транзитный потенциал и логистика»;

часть четырнадцатую изложить в следующей редакции:

«Продолжена 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 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 – 2 452 км), по Китаю – 3 425 км.»;

дополнить главами следующего содержания:

«Мировой опыт и уровень развития логистики

Опыт ряда европейских государств (Нидерланды, Германия, Польша, Венгрия, Чехия, Австрия) показывает, что данные страны рассматривают транзитные услуги как существенные статьи доходов своих бюджетов. Так, доля доходов от услуг транзита в общем объеме экспорта услуг Голландии составляет до 40 %, которая стала важнейшим транзитным перекрестком Европы за счет развитой инфраструктуры и транспортно–логистической сети. В Казахстане данный показатель сегодня не достигает уровня 1 %.

Казахстан также может использовать опыт стран Европы, не имеющих выхода к морю, таких как Австрия и Венгрия, которые имеют определенное сходство со странами Центральной Азии, так как расположены в центре европейских грузопотоков.

Развитие хабов и терминальной сети внутри страны и в соседних регионах позволила Германии стать крупнейшим в Европе центром распределения грузопотоков. Хабы расположены на ключевых транспортных коридорах Европы, охватывающих грузопотоки Севера (Мальмо), Юга и Юго-Востока (Зальцбург), Запада и Юго-Запада (Париж). Центральный хаб Фридевальд объединяет хабы за пределами Германии в единое целое, обеспечивая эффективное распределение грузов.

Создание эффективной таможни стало одним из ключевых факторов развития Сингапура как мирового торгового хаба. Эффективность была достигнута путем

внедрения принципа одного окна и электронного декларирования товаров и соответственно сокращения сроков прохождения таможенных процедур.

Уровень развития транспортной логистики Казахстана в международной торговле

Согласно показателям уровня эффективности логистики LPI Всемирного Банка (далее – ВБ) Казахстан в 2012 году занял 86 место среди 155 стран.

На сегодняшний день Казахстан находится на 176 месте в рейтинге «Doing Business» Всемирного Банка по индикатору «Международная торговля» - 2012 из 183 стран мира. Согласно отчету ВБ основные издержки и соответственно низкий показатель в международной торговле формируются за счет высокочрезмерной логистики, куда входят, в том числе и процедуры оформления разрешительных документов и их большой перечень, состояние инфраструктуры и процедура обработки грузов в терминалах, и другие транспортные издержки.

Все это влияет на время, стоимость и качество услуг, что в конечном счете приводит к сдерживанию торговли и соответственно к поиску грузоотправителями более благоприятных условий транспортировки.

Транспортно-логистическая система является основным инструментом реализации экономических связей между регионами Казахстана, а также главным проводником экспорта казахстанских товаров на мировые рынки.

В 2011 году товарооборот Казахстана со странами мира составил 126,2 млрд. долларов США, где рост к предыдущему году составил 41,8 %. При этом наибольший показатель товаров и услуг приходится на Европу, где доля казахстанского экспорта составляет 69,8%. Основные показатели транспортировки грузов всеми видами транспорта приходятся на экспортные и внутренние перевозки, доля транзита в грузоперевозках составляет 0,6 %.

Объем экспортных операций Казахстана к 2020 году может вырасти в 1,5 раза с 96 млн. тонн до 147 млн. тонн, что потребует от ТЛС обслуживания дополнительных грузопотоков в Россию, Китай и Южную Корею, Европу, Среднюю Азию. Также ожидается, что объем торговых операций между сопредельными Казахстану странами вырастет в 1,5 раза и достигнет 1 трлн. долл. США к 2020 году, что создает потенциал транзита через Республику Казахстан. Наибольший рост товарооборота прогнозируется между КНР и странами Европы и Россией. Учитывая это, наиболее перспективным транзитным коридором для развития является коридор «Китай – Европа» и «Китай – РФ».

Состояние транспортно-логистической системы и услуг в Республике Казахстан

В Казахстане доля расходов в год на развитие транспортной логистики невелика и не превышает 1 % от ВВП, в то время как в ведущих Европейских странах на логистику приходится свыше 7 % ВВП.

Динамика казахстанского рынка логистических услуг в последние два-три года определяется ростом потребностей в транспортировке и складировании г р у з о в .

По имеющимся оценкам существующая база для перевозок мелкопартионных грузов и контейнеров в междугороднем сообщении удовлетворяет в данное время не более чем на 30 % потребности. В среднем потребность Казахстана в складских помещениях в 2009 году составила 6,2 млн. кв.м. Соотношение предложения и спроса по Казахстану составляет 0,84. Фактически имеется 5,2 млн. кв. метров складских помещений торговых предприятий, из которых 2 % - склады класса «А» (современные профессиональные склады), 13 % - склады класса «В» (полупрофессиональные склады) и более 85 % - непригодные с к л а д ы к л а с с а « С » .

В свою очередь, положение Казахстана в центре евразийского континента между крупнейшими торговыми партнерами Китаем и Европой формирует главный вызов для развития ТЛС.

Стратегически важным для Казахстана является реализация мега-проекта трансконтинентального автодорожного транзитного коридора «Западная Европа – Западный Китай», поддержанного Россией, Китаем и ЕС.

В целях дальнейшего расширения пропускной способности существующей железнодорожной сети страны важными проектами являются строительство железных дорог «Жезказган – Бейнеу» и «Аркалык – Шубаркуль».

Для создания полной инфраструктуры мультимодальных перевозок к 2015 году необходимо ввести в эксплуатацию дополнительные транспортно-логистические центры по республике.

При этом возможна организация согласованной работы сухого порта Хоргос с морским портом Актау, как основным казахстанским транспортным узлом на международных коридорах ТРАСЕКА и Север–Юг, в целях диверсификации имеющихся транзитных маршрутов в сообщении Азия – Европа.

Одним из наиболее оптимальных звеньев данной интеграции является использование универсальных морских паромов. В настоящее время с порта Актау все паромные перевозки осуществляются в направлении порта Баку. На данном направлении стопроцентную долю рынка занимают паромный флот Каспийского морского пароходства (КАСПАР, Азербайджанская Республика).

Паромные суда играют особую роль в морских перевозках, выполняя функции «плавающих мостов» на мировых транспортных коммуникациях, разделенных водными преградами.

Однако в настоящее время существующая мощность морского порта Актау по паромным переправам недостаточна для обеспечения планируемого грузопотока. В этой связи, требуются увеличение производственных мощностей

существующих портов или создание новой портовой инфраструктуры с паромными терминалами.

Перспективные и привлекательные транспортно-транзитные узлы, соединяясь в единую опорную транспортно-логистическую цепь, станут неотъемлемой составляющей Евроазиатских транспортных коридоров, проходящих по территории Казахстана.

Создание новых транспортных маршрутов, которые соединят регион Центральной Азии с Китаем, дадут возможность переориентировать часть экспортируемых китайских грузов, а также из стран Юго-Восточной Азии в направлении Ближнего Востока и Европы на центрально-азиатские магистрали, в т. ч. через территорию Казахстана. Реализация проектов позволит значительно увеличить объем транзита по железнодорожным магистралям Казахстана.

Транзитные возможности Казахстана

В осуществлении транзитных перевозок через территорию Республики Казахстан задействованы практически все виды транспорта. Показатели объемов транзитных перевозок и доход по видам транспорта представлены в таблицах 1 и 2.

Таблица 1: показатели объемов транзитных перевозок через территорию Республики Казахстан

| Вид транспорта | Единица измерения | Объем транзита за 2010 г. | Объем транзита за 2011 г. |
|-----------------|-------------------|---------------------------|---------------------------|
| Железнодорожный | млн. тонн | 13,9 | 15,37 |
| Автомобильный | млн. тонн | 0,8 | 0,96 |
| Воздушный | млн. с-км | 131,0 | 155,7 |
| Водный | млн. тонн. | 0,112 | 0,169 |
| ИТОГО | млн. тонн | 14,812 | 16,5 |

Таблица 2: доходы от транзита по территории Республики Казахстан

| Вид транспорта | Единица измерения | Доход за 2010 г. | Доход за 2011 г. |
|---|--------------------|------------------|------------------|
| Железнодорожный | млрд. тенге | 92,8 | 126,9 |
| Автомобильный за счет сборов за транзитный проезд | млрд. тенге | 0,06 | 0,062 |
| Воздушный | млрд. тенге | 16,5 | 19,1 |
| Водный | млрд. тенге | 0,17 | 0,094 |
| ИТОГО | млрд. тенге | 109,53 | 146,2 |

На сегодняшний день для внутренней части Европы (Польша, Австрия, Чехия, Словакия, Венгрия, Беларусь, Украина и др.) трансказахстанский наземный маршрут будет являться предпочтительным по следующим причинам:

1) географическое положение в центре Евразийского материка – значимое звено в транспортном сообщении Европа – Азия;

2) стремительное экономическое развитие Китая, на долю которого сегодня приходится 50 % товарооборота между Азией и Европой: реализация программ освоения западных регионов «Go west» и «Большой скачок», развитие маршрутов на территории Китая в направлении Восток – Запад;

3) Таможенный союз и Единое экономическое пространство между Белоруссией, Казахстаном и Россией, предусматривающие унифицированные тарифы, единую таможенную территорию на рубеже со странами ЕС и Китаем;

4) мощные капиталовложения Казахстана в инфраструктуру в период 2009 – 2016 г.г.:

завершение строительства железнодорожных линий: Коргас – Жетыген, Узень – гос.граница с Туркменистаном – Горган (Иран);

начало строительства в 2012 году железнодорожных линий Жезказган – Бейнеу и Аркалык – Шубарколь, спрямляющих инфраструктурные сети, сокращая тем самым маршрут транспортировки через Казахстан;

реализация проекта СЭЗ «Хоргос – Восточные ворота»;

строительство автомобильной дороги «Западный Китай – Западная Европа»;

расширение морского порта Актау в северном направлении;

развитие портовой инфраструктуры с паромным комплексом в порту Курык;

развитие аэропортовой инфраструктуры;

строительство сети терминалов и транспортно-логистических центров на территории РК.

Таким образом, реализация высоких скоростей и стабильных сроков прохождения всего маршрута, обеспечение высокого уровня сервиса, позволяющего минимизировать вовлечение грузоотправителя в процесс транспортировки, обеспечение сохранности с возможностью отслеживать груз на всем пути, сокращение стоимости за счет минимизации непроизводительных затрат в контексте глобализации и текущих потребностей в быстром продвижении услуг системы поставок, позволят сделать Казахстан составным звеном в глобальной системе ценообразования.

За последние 5 лет политика китайского Правительства способствовала развитию своих западных и центральных регионов. Это будет продолжаться последующие 5-10 лет с учетом развития западных провинций КНР и политики Китая в использовании собственной инфраструктуры для доставки грузов из Восточного Китая на Запад.

Основные проблемы развития транспортной логистики в Казахстане

Реализация транзитного и экспортного потенциала Казахстана, а также поддержание экономического роста требуют от транспортно-логистической системы страны высокой интеграции в ключевые международные транспортные коридоры, в т.ч. и для влияния на распределение грузопотоков; высокой

скорости, своевременности, доступности и надежности перевозки; удобства пользования транспортными услугами. При этом текущее состояние транспортно-логистической системы не позволяет ей соответствовать ни одному из предъявляемых требований. Ключевые проблемы грузовых перевозок можно разделить на следующие группы:

- 1) инфраструктурные ограничения и дефицит подвижного состава;
- 2) отсутствие системного управления коридорами;
- 3) низкий уровень логистического сервиса;
- 4) институциональные ограничения в системе управления;
- 5) недостаток компетенций и современных технологий.

В частности, одной из основных инфраструктурных проблем грузовых перевозок является высокий износ магистральной железнодорожной сети. По состоянию на конец 2011 года протяженность пути с неудовлетворительной оценкой составила 421 км. При этом средняя скорость движения грузовых поездов (средневзвешенная) составила 69,1 км/час.

Аналогичной проблемой, но уже в автотранспортной инфраструктуре является дефицит автодорог высокого класса. Так, протяженность дорог I-го и II-го класса составляет 19 % от общей протяженности автомобильных дорог республиканского значения, 21 % существующей автодорожной сети находится в неудовлетворительном состоянии. Среди причин обозначенной проблемы можно выделить неразвитость механизмов привлечения частных инвестиций (различные схемы ГЧП) в развитие автотранспортной инфраструктуры. Как следствие Республике Казахстан можно ожидать снижение доли рынка транзитных перевозок и уход грузов на конкурирующие маршруты, а также снижение уровня безопасности на автомобильном транспорте.

Отдельной проблемой являются недостаточная пропускная способность действующих транспортно-логистических центров (далее – ТЛЦ) на границе с КНР – ключевым экспортером в Западную Европу, транзитный путь в которую проходит по территории Казахстана, а также слабое присутствие в ключевых точках формирования и погашения грузов за пределами страны – в КНР, РФ и Западной Европе. Одной из причин можно назвать отсутствие системного подхода к развитию сети ТЛЦ. Только в последнее время начал активно развиваться МЦПС «Хоргос», который снимет пропускные ограничения на границе с КНР. Причиной слабого присутствия Республики Казахстан в зарубежных точках формирования и погашения грузов являются недостаточно активная позиция в развитии альянсов и партнерств с зарубежными игроками, слабая координация усилий в развитии международных транспортных коридоров со странами, по территории которых они проходят.

Ограниченные возможности по обеспечению обратной загрузки порождают

проблему дефицита контейнеров, что также снижает возможности РК по наращиванию объемов транзитных грузоперевозок, так как китайская сторона свои контейнера для отправки грузов не предоставляет. Усугубляет ситуацию классификация контейнеров как подвижного состава, что удорожает их использование и ограничивает объемы перевозки из-за недостатка фитинговых п л а т ф о р м .

Негативным образом на возможностях увеличения транзитных и экспортных грузопотоков сказывается недостаточная эффективность таможенных пунктов пропуска, снижающая скорость и предсказуемость сроков прохождения грузами границ Республики Казахстан. Таможенные процедуры в Казахстане длительные – по индексу Всемирного банка LPI эффективности таможни Казахстан в мировом рейтинге занимает 86 место (2012 год).

Ключевые причины: ограниченная пропускная способность инфраструктуры таможенных пунктов пропуска; использование сопроводительных транспортных документов, отличающихся от распространенных в мировой практике; недостаточное использование перевозчиками современных информационных технологий, позволяющих подавать документы в электронном виде и обрабатывать их до подхода грузов.

Поскольку скорость транспортировки является одним из ключевых факторов, влияющих на выбор маршрута для перевозки, длительность таможенных процедур может негативно сказаться на конкурентоспособности Казахстана, как с т р а н ы - т р а н з и т е р а .

Ключевым недостатком сектора грузовых перевозок в Республике Казахстан является недостаточное использование современных автоматизированных систем управления грузопотоками, трекинга грузов, автоматизации документооборота и др. В совокупности это снижает скорость и надежность грузоперевозок, делая транспортные компании Республики Казахстан относительно непривлекательными для оказания транспортных услуг грузоотправителям.

Кроме того, для развития комплексных логистических услуг сегодня на рынке недостаточный уровень квалифицированного персонала. Основная причина заключается в том, что система подготовки кадров в транспортном секторе Казахстана преимущественно традиционна и не предусматривает обучения комплексным процессам логистического планирования и управления.»;

в подразделе 3.1 «Сильные и слабые стороны, возможности и угрозы»:

дополнить главой «Транспортная логистика» следующего содержания:

«Транспортная логистика

| Сильные стороны | Слабые стороны |
|-----------------|--|
| | 1) Плохое техническое состояние транспортной инфраструктуры; |

| | |
|--|---|
| 1) Выгодное географическое расположение Казахстана; 2) Развитая сеть транспортной инфраструктуры; 3) Создание Специальных экономических зон, в том числе на государственной границе; 4) Вхождение в Таможенный союз. | 2) Чрезмерные задержки в пунктах пересечения границ; 3) Недостаточное использование транспортно-логистических возможностей Казахстана; 4) Большое количество порожних перевозок вызвано дисбалансом грузопотока и разницей в оборудовании для экспортного и импортного груза; 5) Разница стандартов, необходимых для взаимодействия железнодорожных перевозок; 6) Неразвитость мультимодальных перевозок; 7) Износ транспортных средств; 8) Низкий уровень развития контейнерных перевозок. |
| Возможности | Угрозы |
| 1) Создание единой транспортно-логистической системы; 2) Развитие партнерских отношений; 3) Создание агентской сети предоставления логистических услуг; 4) Развитие мультимодальных перевозок; 5) Обновление транспортных средств. | 1) Снижение спроса на логистические услуги; 2) Уход транзитного грузопотока в обход Казахстана; 3) Высокая стоимость перевозок. |

»;

в подразделе 3.2 «Основные проблемы в развитии транспортной отрасли»: дополнить частью второй следующего содержания: «Кроме того, в рамках обеспечения потребностей экономики в транспортных услугах необходимо уделять особое внимание решению проблем транспортной «тупиковости» и развитию транзитного потенциала моногородов.»; подраздел 3.4 «Обзор позитивного зарубежного опыта» дополнить частями следующего содержания:

«В конце 90-х годов одной из причин кризисного положения российских судоходных компаний была высокая доля налогов в стоимости транспортных услуг. Это не позволяло судовладельцам осуществлять воспроизводство основных фондов, в результате чего сократился флот России.

Как показала практика, наиболее эффективным решением проблемы оказалось открытие международных («параллельных», «альтернативных») реестров судов. Эти реестры открыли многие страны, такие как Норвегия, Дания, Великобритания, Нидерланды, Турция.

Эту позитивную практику применила и Россия, приняв 20 декабря 2005 года Федеральный закон № 168-ФЗ.

Режим налогообложения для судов, зарегистрированных в реестре, предусматривает уплату государственной пошлины за регистрацию судов в реестре и ежегодное продление срока действия этой регистрации. При этом судовладелец не является плательщиком следующих налогов, связанных с эксплуатацией такого судна:

1) налога на прибыль,

| | | | | | | | |
|---|-----|-----|---|---|---|---|---|
| Обновление и модернизация государственного технического речного флота | ед. | МТК | 3 | 5 | 2 | 6 | 3 |
| Реконструкция и модернизация речных шлюзов | ед. | МТК | 2 | 2 | 3 | 3 | 1 |

Задача: оптимизация транспортного контроля и развитие автотранспортной сферы путем автоматизации и информатизации процессов, а также техническое регулирование в сфере автомобильного транспорта

| Показатель результата | Ед-ца изм. | Ответственные за достижение | Плановый период | | | | |
|---|---|-----------------------------|-----------------|----------|----------|----------|----------|
| | | | 2010 год | 2011 год | 2012 год | 2013 год | 2014 год |
| Развитие «Информационно-аналитической системы транспортной базы данных и мониторинга динамики безопасности перевозок» | Кол-во автоматизированных государственных услуг | МТК | | | 5 | 8 | 4 |
| Автоматизация процесса осуществления транспортного контроля (количество пунктов автоматизированной системы взвешивания) | ед. | МТК | | | 13 | 33 | 34 |
| Оборудование цифровыми тахографами 650 автотранспортных средств на международных перевозках к 2015 году | ед. | МТК | | 50 | 150 | 350 | 650 |
| Внедрение экологических стандартов, | | | | | | 1 | 1 |
| в том числе: | стандарт | МТК | | | | | |
| экологический этап-3 | | | | | | 1 | |
| экологический этап-4 | | | | | | | 1 |

»;

в разделе 5 «Этапы реализации Программы»:
в подразделе 5.1 «Развитие железнодорожной отрасли»:
в главе «Формирование оптимальной системы функционирования железнодорожной отрасли»:
рисунок 4 «Целевая модель отрасли» изложить в следующей редакции:

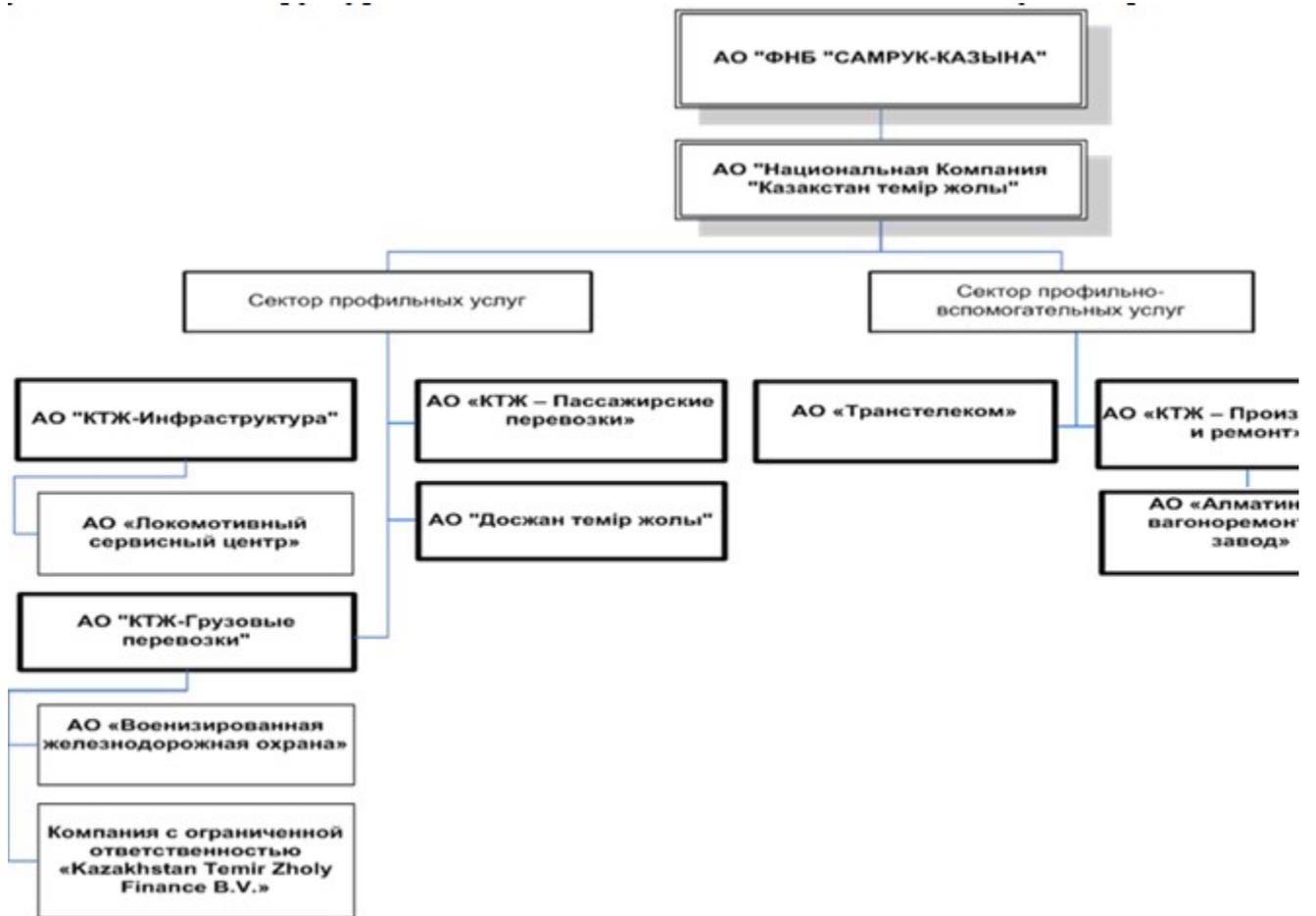
«

| Структура рынка | Функции | Активы | Роль | |
|--|--|--|---|--|
| Монопольный сектор | | | | |
| Услуги МЖС (АО «КТЖИнфраструктура») | <ul style="list-style-type: none"> • Естественная монополия | <ul style="list-style-type: none"> • Равноправный доступ к ж/д инфраструктуре • Консолидация графиков движения поездов • Диспетчерское управление движением поездов • Управление и содержание инфраструктуры | <ul style="list-style-type: none"> • Вокзалы • Сортировочные станции • Пути • Электросеть • Сигнализация и связь | <ul style="list-style-type: none"> • Гибкое тарифное исходящее расход эксплуатационные инвестиционные проекты |
| Конкурентный сектор | | | | |
| Грузовые перевозки (АО «КТЖ-Грузовые перевозки» и др. перевозчики) | <ul style="list-style-type: none"> • Конкуренция на маршрутах – конкуренция, основанная на предложениях цен и услуг • Свободное установление цен | <ul style="list-style-type: none"> • Перевозка грузов • Планирование грузоперевозок • Маневровые работы • Управление техобслуживанием локомотивов и вагонов | <ul style="list-style-type: none"> • Локомотивы • Грузовые вагоны • Контейнеры • Терминалы | <ul style="list-style-type: none"> • Рыночные тарифы вмешательство государства |
| Пассажирские перевозки (АО «КТЖ-Пассажирские перевозки» и др. перевозчики) | <ul style="list-style-type: none"> • Конкуренция за маршруты на основе концессионных тендеров • Свободное установление цен в рамках контрактов ГЧП | <ul style="list-style-type: none"> • Перевозка пассажиров • Планирование пассажирских перевозок • Управление техобслуживанием локомотивов и вагонов | <ul style="list-style-type: none"> • Локомотивы • Пассажирские вагоны | <ul style="list-style-type: none"> • Гибкое тарифное вагоны в рамках конкурентной основе |

»;

в главе «Целевая структура основных видов деятельности (сегментов отрасли)» и АО «НК «КТЖ»: часть вторую и третью исключить; часть шестую изложить в следующей редакции: «На базе активов АО «НК «КТЖ» будет создано АО «КТЖ – Инфраструктура», которое будет являться оператором МЖС и оказывать услуги Национальным и независимым перевозчикам на равных условиях.»;

рисунок 5 «Целевая структура холдинга АО «НК «КТЖ» изложить в следующей редакции:



»;

в главе «Распределение функций»: подпункт 4) части третьей изложить в следующей редакции:

«4) в рамках перевозочного процесса – оформление и таксировка услуг по перевозке и расчеты с клиентами, прием-передача грузов и вагонов, подготовка вагонов под погрузку; выполнение маневровых работ по формированию/расформированию поездов, прицепке/отцепке вагонов, перемещению вагонов (составов) между парками станции, подаче и уборке вагонов под погрузку и выгрузку; обработка перевозочных документов и составление необходимой документации для формирования/расформирования составов, контроль технического состояния (технический осмотр) и техническое обслуживание (безотцепочный ремонт) вагонов.»;

часть четвертую изложить в следующей редакции:

«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, экипировка, контроль технического состояния (технический осмотр) и техническое обслуживание (безотцепочный ремонт) вагонов, организация обслуживания пассажиров в поездах и на вокзалах.»;

подпункт 3) части пятой изложить в следующей редакции:

«3) в рамках перевозочного процесса:

оформление и таксировка услуг магистральной железнодорожной сети и расчеты с перевозчиками;

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;

контроль автоматическими средствами технических неисправностей и выявление коммерческих браков подвижного состава в пути следования, угрожающих безопасности движения;

предоставление станционных путей для стоянки вагонов, не связанной с выполнением операций перевозочного процесса, выполняемое не в ущерб основной перевозочной деятельности;

эксплуатация и содержание программно-аппаратного комплекса информационной системы железнодорожного транспорта.»;

в главе «Распределение активов»:

подпункт 14) части первой исключить;

часть вторую изложить в следующей редакции:

«Производственные активы, передаваемые в собственность Национального грузового перевозчика для осуществления его функций, включают:

магистральные грузовые и маневровые локомотивы;
грузовые вагоны;

пункты подготовки вагонов и промывочно-пропарочные станции;

пункты технического и коммерческого обслуживания;

пункты текущего отцепочного ремонта;

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.»;
в главе «Реализация инфраструктурных проектов»:
дополнить частями шестой, седьмой, восьмой и девятой следующего
с о д е р ж а н и я :

«Строительство железнодорожной линии «Жезказган – Бейнеу» (протяженностью 988 км) обеспечит прямое железнодорожное сообщение между центральным и западным регионами Казахстана.

Стоимость строительства согласно заключению Государственной экспертизы составляет 561 186 млн. тенге.

В целях обеспечения транспортного обслуживания Шубаркольского угольного месторождения и примыкающих к нему рудных месторождений с 2012 года начнется строительство железнодорожной линии «Аркалык – Шубарколь» (протяженностью 214 км).

Стоимость строительства согласно заключению Государственной экспертизы составляет 133 214 млн. тенге.»;
часть шестую исключить;

главу «Обновление и модернизация основных средств производства отрасли» изложить в следующей редакции:

«Обновление и модернизация основных средств производства отрасли

За период 2010 – 2014 годы за счет собственных средств АО «НК «КТЖ» планируются приобретение порядка 28300* грузовых вагонов, а также осуществление капитального ремонта свыше 6400* вагонов.

В период с 2010 по 2014 годы за счет бюджетных средств (на кредитной основе) и собственных средств АО «Пассажирские перевозки» планируется приобретение 420 пассажирских вагонов «Тальго»*, за счет собственных средств АО «НК «КТЖ» и АО «Пассажирские перевозки» свыше 270 пассажирских вагонов (в том числе 12 вагонов электропоездов и 20 вагонов дизель-рельсового с о с т а в а) .

За указанный период за счет собственных и заемных средств планируются приобретение свыше 470* локомотивов в пассажирском и грузовом движении, а также осуществление капитального ремонта свыше 260* тепловозов и э л е к т р о в о з о в .

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 3192* 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 и заемные средства группы компаний АО «НК «КТЖ» с учетом ежегодного повышения тарифов (до 2015 года) и последующей индексацией на уровень инфляции и поэтапного перехода к 100 % субсидированию 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.

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

Для обеспечения финансирования инвестиционных потребностей отрасли будут осуществлены:

- 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 перевозочной деятельности с 2014 года;
- 4) 100% субсидирование убытков перевозчика, связанных с осуществлением пассажирских перевозок по социально значимым сообщениям.

С целью реализации крупных инфраструктурных проектов в 2011 году группой акционерного общества «Национальная компания «Қазақстан темір жолы» планируется привлечь следующие займы:

- 1) от АО «Самрук-Қазына» на обновление локомотивного и вагонного парков на общую сумму 75 млрд. тенге;
- 2) из средств республиканского бюджета через АО «Самрук-Қазына» на обновление парка подвижного состава железнодорожных пассажирских вагонов акционерного общества «Пассажирские перевозки» в сумме 19 млрд. тенге;
- 3) от Европейского Банка Реконструкции и Развития на приобретение подвижного состава АО «Казтемиртранс» в сумме 34 970 065 долл. США (по траншу в долл.США) и 7 215 845 тыс.тенге (по траншу в тенге), а также строительство волоконно-оптической линии связи АО «Транстелеком» в сумме

2 1 , 5

млн.

долл.

США.

В целях реализации инвестиционных проектов в 2012 году группа АО «НК «КТЖ» планирует привлечь займы по таким проектам, как «Строительство железнодорожных линий Аркалык – Шубарколь и Жезказган – Бейнеу», «Обновление парка грузовых вагонов», «Обновление локомотивного парка», «Обновление пассажирского парка вагонов», «Реализация АСУ Энергодиспетчерская тяги», «Реконструкция и запуск производства вагонного литья» и др. от международных финансовых институтов, АО «Банк развития Казахстана» и других коммерческих банков.

Для финансирования проектов по обновлению локомотивного парка группой АО «НК «КТЖ» в 2011 – 2012 гг. предусмотрена работа по привлечению заемных средств для финансирования таких проектов как «Приобретение 22 пассажирских электровозов производства КНР», «Приобретение 200 грузовых и 95 пассажирских электровозов компании «Alstom Transport» под гарантии SINOSURE и COFACE (экспортно-кредитных агентств КНР и Франции), что позволит привлечь заемные средства на длительные сроки под выгодные процентные ставки. Также, для финансирования проекта «Приобретение локомотивов и комплектов локомотивного оборудования компании «Дженерал Электрик» ведется работа по привлечению прямого займа от Экспортно-Импортного банка США (US ExIm Bank).

В целях удовлетворения растущих потребностей экономики в грузовых перевозках, в связи с возникшим острым дефицитом вагонов, необходимостью обновления подвижного состава в 2012 году для финансирования инвестиционного проекта «Обновление парка грузовых вагонов» группой АО «НК «КТЖ» предусмотрен выпуск еврооблигаций на сумму 800 млн. долларов США на внешнем/внутреннем рынке через дочернюю организацию АО «Қазтеміртранс», зарегистрированную в Нидерландах – Kazakhstan Temir Zholy Finance B.V. под гарантию АО «НК «КТЖ» и двух крупнейших дочерних организаций АО «Қазтеміртранс» и АО «Локомотив».

Вместе с тем, для рефинансирования 5-летнего займа, привлеченного АО «Қазтеміртранс» от АО «Банк Развития Казахстана», с целью снижения долговой нагрузки по возврату займов в 2017 году, а также финансирования инвестиционной программы и покрытия общекорпоративных нужд АО «Қазтеміртранс», АО «НК «КТЖ» и/или финансирования инвестиционной программы АО «Локомотив» по приобретению новых локомотивов группой планируется дополнительный выпуск еврооблигаций.

Кроме вышеизложенного, группой АО «НК «КТЖ» в целях финансирования растущих инвестиционных потребностей возможно привлечение дополнительных заемных средств.

С целью согласования новой структуры группы компаний АО «НК «КТЖ» с кредиторами планируется закуп консалтинговых услуг по оптимизации структуры портфеля заимствований группы компаний АО «НК «КТЖ»»;

в главе «Реализация институциональных преобразований в железнодорожной отрасли» :

в части девятой :

подпункт 1) изложить в следующей редакции:

«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 ликвидировано.»;

подпункты 10) и 11) изложить в следующей редакции:

«10) При разделении сферы естественной монополии (услуги магистральной железнодорожной сети) и перевозочной деятельности будет создано АО «КТЖ – Инфраструктура» путем реорганизации АО «НК «КТЖ» и передачи АО «КТЖ – Инфраструктура» магистральной инфраструктуры и других активов, необходимых для оказания услуг МЖС.

С целью проведения подготовительных мероприятий по созданию АО «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 «КТЖ – Инфраструктура» будут внесены соответствующие поправки в законодательство.

Поправки в законодательство предполагают, что:

будут предусмотрены передача МЖС и ее объектов в уставный капитал оператора МЖС (АО «КТЖ – Инфраструктура») и запрет на ее отчуждение иным лицам ;

единственным акционером оператора МЖС (АО «КТЖ – Инфраструктура») станет АО «НК «КТЖ», обладающее в соответствии с целевой моделью отрасли статусом корпоративного центра ;

11) Для полноценного и самостоятельного осуществления функций национального грузового перевозчика будет сформировано АО «КТЖ – Грузовые перевозки» с консолидацией активов, необходимых для осуществления перевозочного процесса. При этом АО «Локомотив» будет присоединено к АО «Казтеміртранс». После устранения перекрестного субсидирования убытков от пассажирских перевозок за счет доходов от грузовых перевозок АО «КТЖ – Грузовые перевозки» будет реорганизовано путем разделения. Созданному в

результате реорганизации акционерному обществу будет передан имущественный комплекс по эксплуатации и содержанию локомотивов, обслуживающих пассажирские перевозки, с дальнейшим присоединением этого акционерного общества к АО «Пассажирские перевозки.»;

под пункт 14) исключить;

дополнить подпунктами 16), 17) следующего содержания:

«16) Будет осуществлено создание совместных предприятий с зарубежными транспортными компаниями – мировыми лидерами в области разработки и производства железнодорожной техники в целях развития железнодорожной отрасли страны с использованием передовой техники и технологий, отвечающих международным стандартам безопасности и качества, которые могут предоставить эти компании;

17) В целях формирования квалифицированного кадрового потенциала АО «НК «КТЖ» будут приобретены акции АО «Казахская академия транспорта и коммуникаций им. М. Тынышпаева.»;

часть десятую изложить в следующей редакции:

«В связи с необходимостью соблюдения группой компаний АО «НК «КТЖ» нефинансовых обязательств по привлеченным займам и выпущенным еврооблигациям, мероприятия по реорганизации группы компаний АО «НК «КТЖ» 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 (JICA), Эксимбанк США, Европейский Банк Реконструкции и Развития, Instituto de Credito Oficial Королевства Испании, The Royal Bank of Scotland, Bank of New York (как Трастового управляющего в соответствии с договорами по еврооблигациям), АО «Банк Развития Казахстана», АО «Компания по реабилитации и управлению активами» и другими кредиторами.»;

в подразделе 5.2. «Развитие автомобильной отрасли»:

часть вторую изложить в следующей редакции:

«В период 2010 – 2014 гг. планируются строительство, реконструкция 3 866 км (из которых 49 км за счет средств концессии) и ремонт 5 646 км автомобильных республиканского значения. Также предполагается проведение ремонтно-восстановительных работ 11 524 км местной сети автомобильных.»;

таблицу 4 «Объемы дорожных работ в разрезе назначения дорог в 2010 – 2014 гг.» изложить в следующей редакции:

«

| Наименование проекта | Протяженность, км | | | | | |
|----------------------|-------------------|------|------|------|------|-------------|
| | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2010 – 2014 |
| | | | | | | |

| | | | | | | |
|---|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|---------------|
| Дороги республиканского значения | | | | | | |
| Строительство и реконструкция дорог республиканского значения | 550 | 1013 | 1080 | 441 | 536 | 3620 |
| Строительство и реконструкция дорог республиканского значения на концессионной основе | | | | 92 | 154 | 246 |
| Итого, строительство и реконструкция дорог республиканского значения | 550 | 1013 | 1080 | 533 | 690 | 3 866 |
| Ремонт (средний и капитальный): | 877 | 1241 | 1215 | 1105 | 1208 | 5646 |
| Итого, дороги республиканского значения | 1 427 | 2254 | 2295 | 1638 | 1898 | 9 512 |
| Дороги местного значения | 1 659 | 3 050 | 2 073 | 2251 | 2491 | 11 524 |
| Всего | 3 086 | 5 304 | 4 368 | 3 889 | 4 389 | 21 036 |

»;

таблицу 5 «Объемы финансирования по строительству, реконструкции и ремонту автомобильных дорог общего пользования в 2010 – 2014 гг.» изложить в следующей редакции:

«

| Наименование проекта | Объем, млрд.тенге | | | | | |
|--|-------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|---------------|
| | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | Итого |
| Дороги республиканского значения | | | | | | |
| Строительство и реконструкция автодорог республиканского значения (с концессией) | 126,2 | 157,7 | 172,5 | 222,5 | 239,2 | 918,1 |
| Ремонт (средний и капитальный) и содержание дорог республиканского значения с приобретением дорожно-эксплуатационной техники | 22 | 31,8 | 27 | 27 | 30 | 137,8 |
| Итого по дорогам республиканского значения | 148,2 | 189,5 | 199,5 | 249,5 | 269,2 | 1055,9 |
| Дороги местного значения | | | | | | |
| За счет трансфертов | 21,8 | 33,1 | 35,3 | 34,1 | 34,8 | 159,0 |
| Итого по дорогам местного значения | 21,8 | 33,1 | 35,3 | 34,1 | 34,8 | 159,0 |
| <i>Всего</i> | <i>170</i> | <i>222,6</i> | <i>234,8</i> | <i>283,5</i> | <i>289,0</i> | <i>1200</i> |
| за счет РБ | 102,8 | 122,9 | 128,1 | 131,3 | 148,7 | 633,8 |
| займовые средства | 67,2 | 99,7 | 106,7 | 152,2 | 138,3 | 564,2 |
| из них концессия | | | | | 2 | 2,0 |

»;

части третью и четвертую изложить в следующей редакции:

«В рамках работ по реконструкции автомобильных дорог республиканского значения планируется охватить 3 588 км по шести основным международным коридорам, проходящим по территории Республики Казахстан:

1) граница Узбекистана – Шымкент – Тараз – Алматы – Хоргос – граница Китая (реконструкция 1150 км из 1 150 км общей протяженности);

- 2) Шымкент – Кызылорда – Актобе – Уральск – граница РФ (реконструкция 1 362 км из 2 066 км) ;
- 3) Алматы – Караганда – Астана – Петропавловск (реконструкция 445 км из 724 км) ;
- 4) граница РФ – Атырау – Актау – граница Туркменистана (реконструкция 195 км из 1 402 км) ;
- 5) граница РФ – Павлодар – Семипалатинск – Майкапшагай – граница Китая (реконструкция 277 км из 1 094 км) ;
- 6) Астана – Костанай – граница РФ (реконструкция 159 км из 891 км).

Из 3 588 км 2 314 км автодорог будет реконструировано в рамках проекта международного транзитного коридора «Западная Европа – Западный Китай», включающего в себя первые два направления.»;

часть шестую и седьмую изложить в следующей редакции:

«Помимо этого планируются строительство и реконструкция 278 км других автодорог республиканского значения.

В рамках реализации планируемых 25 проектов по строительству, реконструкции и ремонту автодорог республиканского и местного значения потребуется значительное увеличение производимых объемов дорожно-строительного сырья, материалов и технологических компонентов.»;

в главе «Внедрение платных автодорог»:

часть первую изложить в следующей редакции:

«Во исполнение поручений Главы государства, озвученных в ежегодном Послании народу Казахстана от 6 февраля 2008 года, МТК проводятся мероприятия по строительству «БАКАД» на основе концессионного механизма. Вместе с тем МТК проводятся работы по устройству системы взимания платы за проезд на участке «Астана – Щучинск» автомобильной дороги «Астана – Петропавловск» . » ;

таблицу 7 «Планируемая система платных автомобильных дорог» изложить в следующей редакции:

«

| Наименование | Протяженность, км | Г о д ы реализации | Стоимость, млрд. тенге |
|----------------------------------|-------------------|--------------------|------------------------|
| ИТПС на участке Астана – Щучинск | | 2013 | 1,5 |
| БАКАД | 49 | 2013 – 2016 | 2,0 |
| Итого | 49 | | 3,5 |

»;

дополнить частями следующего содержания:

«Существующая система управления внедрена с 2001 года, которая основана на бюджетном финансировании и заключается в сосредоточении в одном

подразделении государственного органа функций заказчика и технадзора.

Опыт реализации концессионных проектов показал, что основной причиной отсутствия концессионеров являются низкий трафик и риск инвесторов ввиду капиталоемкости казахстанских автодорожных проектов из-за большой протяженности и расходов на их содержание.

В условиях необходимости привлечения альтернативных источников финансирования и ограниченности бюджетных средств будет создан единый национальный оператор, который будет управлять платными автодорогами, организовывать строительство новых дорог, обеспечивать взимание платы, содержание и текущий ремонт существующих дорог, а также реализовывать как бюджетные проекты, так и проекты ГЧП. Финансирование деятельности компании будет осуществляться за счет сборов от платности.»;

в подразделе 5.3 «Развитие автомобильного транспорта»:

в первом этапе (2010 – 2012 гг.):

часть первую изложить в следующей редакции:

«Будут внедрены цифровые тахографы – контрольные устройства регистрации режима труда и отдыха водителей, использующие принцип электронной цифровой регистрации.»;

часть шестую, седьмую, восьмую, девятую, десятую, одиннадцатую и двенадцатую исключить;

во втором этапе (2013 – 2014 гг.):

дополнить частями первой, второй, третьей, четвертой и пятой следующего содержания:

«С 1 января 2013 года в Казахстане будут введены экологические стандарты экологического этапа-3 для автотранспортных средств.

Введение стандартов экологического этапа-3 позволит запретить ввоз европейских автомобилей ранее 2001 года выпуска.

Нормы экологического этапа-3 в отличие от экологического этапа-2 отдельно оговаривают параметры холодного пуска и сокращают по сравнению с нормами экологического этапа-2 объем допустимых токсичных выбросов примерно на 25 % (в два раза по сравнению с экологическим этапом-1).

В Республике Казахстан 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.»;

часть первую, вторую, третью и четвертую изложить в следующей редакции:

«С 1 января 2014 года будут введены стандарты экологического этапа-4 для

автотранспортных средств.

Введение стандартов экологического этапа-4 позволит запретить ввоз европейских автомобилей, выпущенных ранее 2006 года.

Нормы экологического этапа-4 по всем показателям примерно в два раза жестче, чем экологического этапа-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 экологических этапов. Кроме того, данная мера позволит обеспечить повышение качества автомобильного топлива. В конечном счете, внедрение экологических стандартов создаст условия для обновления существующего парка автомашин, а также позволит решить экологические проблемы (особенно в больших городах) и проблемы повышения уровня безопасности на дорогах.»;

в подразделе 5.4 «Развитие воздушного транспорта»: первый этап (2010 – 2012 гг.), второй этап (2010 – 2014 гг.) изложить в следующей редакции:

«Первый этап (2010 – 2012 гг.)

Необходимыми мероприятиями по повышению уровня безопасности полетов и авиационной безопасности являются:

1) гармонизация национального авиационного законодательства с международными стандартами;

2) введение в 2011 году обязательной сертификации организаций по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники, учебных авиационных центров, служб аэропортов, осуществляющих досмотр пассажиров и багажа;

3) обучение специалистов уполномоченного органа в соответствии с международными стандартами (ИКАО, EASA, ТРАСЕКА и др.).

Второй этап (2013 – 2014 гг.)

1) осуществить внедрение современных систем информации по инцидентам, авиационным происшествиям, отказам и неисправностям авиационной техники в целях принятия своевременных корректирующих действий по обеспечению безопасности полетов;

2) в период 2013 – 2014 годы – обучение специалистов уполномоченного органа в соответствии со стандартами ИКАО, EASA, ТРАСЕКА.»;

в главе «Обновление парка воздушных судов и совершенствование технического обслуживания»:

часть вторую исключить;

часть третью и четвертую изложить в следующей редакции:

«К 2014 году количество новых современных самолетов составит 70 ед.

Общее количество современных вертолетов западного и российского производства достигнет 23 ед.»;

в главе «Развитие наземной инфраструктуры»: подпункты 1) и 2) части первой изложить в следующей редакции: «1) в 2010 – 2012 годах ввод в эксплуатацию после реконструкции взлетно-посадочных полос в аэропортах гг. Кызылорда, Актау и Кокшетау; 2) в период до 2015 года: проведение реконструкции взлетно-посадочных полос в 4 аэропортах (Талдыкорган, Костанай, Тараз, Уральск).»;

в главе «Развитие аэронавигационной системы и транзитного движения»: часть вторую изложить в следующей редакции: «Планируется проведение работ по внедрению в республике Всемирной геодезической системы координат – 1984 (WGS-84) в качестве единой опорной системы координат, в том числе в аэропортах.»;

в главе «Развитие авиационных услуг»: часть пятую исключить;

в главе «Развитие конкуренции»: дополнить частью четвертой следующего содержания: «В дальнейшем в целях развития конкуренции в гражданской авиации и повышения конкурентоспособности авиапредприятий планируется отмена конкурса на внутренние регулярные коммерческие воздушные перевозки. В перспективе в реализацию этих целей будут внедрены новые квалификационные требования к авиаперевозчикам на соответствие международным стандартам безопасности полетов (такие как IOSA, EASA), финансовой устойчивости, качества обслуживания.»;

подпункт 2) части шестой изложить в следующей редакции: «2) внедрение международных стандартов качества услуг.»;

в подразделе 5.5 «Развитие водного транспорта»: в части первой: подпункты 1) и 2) изложить в следующей редакции: «1) развитие портовой инфраструктуры; 2) строительство и приобретение судов танкерного, сухогрузного флота и флота поддержки морских операций и паромного флота.»;

дополнить подпунктом 6) следующего содержания: «6) создание паромной переправы.»;

во втором этапе (2013 – 2014 гг.): части первую, вторую, третью и четвертую изложить в следующей редакции: «Планируется завершение мероприятий по автоматизации и оптимизации производственных процессов в порту Актау, что позволит увеличить

существующую пропускную способность на 25 % или 1 млн. тонн.

Продолжение реализации проекта расширения порта Актау в северном направлении путем строительства на концессионной основе трех сухогрузных терминалов (зерновой и 2 универсальных) мощностью 2,5 млн. тонн.

Реализация данных мер позволит обеспечить перевалку через порт Актау экспортно-импортных и транзитных грузов в объеме до 17,5 млн. тонн.

В стратегическом плане развития Республики Казахстан до 2020 года в сфере водного транспорта определены следующие цели:

1) к 2020 году пропускная способность морских портов Казахстана доведена до 48 млн. тонн;

2) к 2016 году национальный морской торговый флот обеспечивает 2/3 объема перевозок нефти и 1/2 объема перевозок сухих грузов из портов Республики Казахстан на Каспийском море.»;

дополнить частью пятой следующего содержания:

«Во исполнение данных стратегических целей к 2014 году отечественной судоходной компанией «Казмортрансфлот» будут приобретены два сухогрузных судна, а также в период 2013 – 2016 годы планируются строительство паромной переправы и создание паромного флота (приобретение 2 паромов).»;

часть пятую изложить в следующей редакции:

«В результате планируются обеспечение транспортировки собственными танкерами до 70 % нефти, переваливаемой через порт Актау, и вхождение на рынок перевозки сухих грузов казахстанского происхождения.»;

в подразделе 5.6 «Повышение безопасности на транспорте»:

части восемнадцатую, девятнадцатую и двадцатую исключить;

дополнить частями тридцатой, тридцать первой и тридцать второй следующего содержания:

«Также, будут переданы функции по проведению технического осмотра транспортных средств от Министерства внутренних дел Республики Казахстан в конкурентную среду, а полномочия по контролю за организацией и проведением технического осмотра в Министерство транспорта и коммуникаций Республики Казахстан.

Согласно новому порядку технический осмотр транспортных средств будет проводиться частными центрами, имеющими стационарные и мобильные линии технического контроля, которые автоматически определяют параметры эффективности тормозной системы, рулевого управления, элементов подвески, выбросов в атмосферу и т.д.

Кроме того, для исключения возможности совершения коррупционных нарушений в центрах планируется внедрить единую информационную систему, которая позволит передавать результаты прохождения техосмотра в

автоматическом режиме в центральную базу данных Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан.»;

часть тридцать шестую изложить в следующей редакции:

«Следует отметить при осуществлении контроля за морским (291 ед.), речным (837 ед.) и маломерным (28 113 ед.) флотом, а также учитывая при этом разбросанность на большие расстояния, отдаленность водоемов друг от друга, озер и рек, до 99 % контрольно-надзорные функции территориальных органов транспортного контроля не выполняются должным образом по причине изношенности служебного водного транспорта.»;

дополнить частью сорок третьей следующего содержания:

«Также, в рамках обеспечения безопасности от актов незаконного вмешательства предполагается дальнейшее оснащение железнодорожных и автовокзалов, а также аэропортов системами видеонаблюдения.»;

в подразделе 5.7 «Использование транзитного потенциала»:

часть двадцать восьмую исключить;

дополнить частями тридцатой, тридцать первой, тридцать второй и тридцать третьей следующего содержания:

«Для создания удобств населению при пользовании услугами регулярных пассажирских перевозок необходимо развитие общедоступной сети продажи билетов.

Для этого предполагается создание условий для развития сети продажи билетов на автобусные перевозки через агентские кассы, терминалы, сеть Интернет. Развитие подобной системы билетирования также позволит:

1) объединять регулярные автобусные перевозки в единую систему билетирования;

2) внедрить электронную систему взаиморасчета между участниками перевозок;

3) приобретать и бронировать проездные билеты вне зависимости от региона нахождения пассажира и места отправления автобуса;

4) выбирать пассажирам наиболее оптимальный рейс (с учетом качества подвижного состава, времени отправления-прибытия).

При проведении анализа утвержденных государственных стандартов в области автомобильного транспорта, касающихся требований к качеству услуг по перевозке пассажиров, выявлено отсутствие требований, которые необходимо предъявлять к городским, междугородним, международным перевозкам, а также к перевозкам такси.

В целях повышения качества предоставляемых услуг планируется разработка новых государственных стандартов:

1) услуги автовокзалов, автостанций и пунктов обслуживания пассажиров;

2) услуги автотранспортные по регулярным и нерегулярным перевозкам;
3) услуги автотранспортные по перевозкам такси.»;
после подраздела 5.7 «Использование транзитного потенциала» дополнить
подразделом 5.8 следующего содержания:
«5.8 Развитие транспортной логистики

Транспортно-логистическая система является основным инструментом реализации экономических связей между регионами Казахстана, а также главным проводником экспорта казахстанских товаров на мировые рынки.

Стремясь к достижению отраженных показателей к 2015 году Казахстан планирует стать мощным транспортно-логистическим хабом на евразийском пространстве.

Так на Востоке и Западе страны созданы и открыты ворота для международной торговли СЭЗ Хоргос – Восточные Ворота и морской порт Актау.

Введение в эксплуатацию участков ж/д линий «Коргас – Жетыген» и «Узень – государственная граница с Туркменистаном», начало строительства новых железнодорожных линий сообщением «Жезказган – Бейнеу» и «Аркалык – Шубаркуль», строительство автокоридора «Западный Китай – Западная Европа», а также реконструкция 6 международных автокоридоров, реконструкция аэропортов, расширение морского порта Актау в северном направлении позволят обеспечить развитие транспортно-логистической системы.

Ориентирование контейнерных поездов на маршруте «Чунцин (КНР) – Дуйсбург (Германия)» с интервалом движения до 2-х поездов в неделю позволит в дальнейшем привлечь большой грузопоток с Китая в Европу через Казахстан. Уже сегодня за счет предсказуемости и комплексного подхода к оперированию перевозками удалось достигнуть скорости транспортировки (10 769 км) в 15 суток и в будущем данные параметры будут снижены до 12 суток, что делает данный наземный маршрут из Азии в Европу через РК наиболее привлекательным (морской путь через Суэцкий канал составляет 30-45 дней).

Кроме того, ведется работа по автоматизации документооборота на транспорте с применением технологии «Электронных поездов» и мониторинга их движения, хронометража работы контролирующих органов и участников транспортного процесса, организации скоростных контейнерных поездов «Шаттл», внедрение электронного декларирования товаров и оказания государственных услуг в режиме «одного окна», реализации «принципа 5С».

На автомобильном транспорте внедряется автоматизированная система взвешивания грузовых автотранспортных средств в движении. Эта мера позволит избежать многократных проверок и повторных взвешиваний, а также увеличить среднюю скорость движения АТС при следовании по транспортным коридорам

страны, что будет также способствовать повышению привлекательности наших
наземных маршрутов.

Оценивая необходимость отечественного присутствия на внешних рынках,
создаются агентские сети продаж транспортно-логистических продуктов с
привлечением потенциальных грузопотоков.»;

в подразделе «Развитие инноваций и содействие технологической
модернизации»:

часть двадцать девятую изложить в следующей редакции:

«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).»;

части тридцать первую, тридцать вторую и тридцать третью изложить в
следующей редакции:

«В автодорожной отрасли основным импортируемым материалом является
битум. В 2010 году планируется запустить производство битума в ТОО «УАД» в
Кызылординской области проектной мощностью 43 тыс. тонн в год.

Также, в декабре 2012 году планируется ввод 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 80 % в 2010 году до 84 % в 2011 году. В дальнейшем данный
показатель может достигать 100 процентного уровня, хотя, в связи с большим
объемов строительных работ, вероятность импорта некоторых материалов, таких
как цемент, битум, все-таки остается.»;

в подразделе «Инвестиционная и финансовая политика»:

часть восьмую изложить в следующей редакции:

«С 2013 года планируется реализация проекта по строительству Большой
Алматинской кольцевой автомобильной дороги на концессионной основе,
который утвержден в перечне объектов, предлагаемых к передаче в концессию
на среднесрочный период (на 2012 – 2014 годы).»;

часть девятую исключить;

в подразделе «Техническое регулирование»:

часть одиннадцатую изложить в следующей редакции:

«К 2015 году в сфере гражданской авиации 11 аэропортов будут иметь
категорию ИКАО.»;

части двенадцатую и тринадцатую исключить;

части четырнадцатую и пятнадцатую изложить в следующей редакции:

«К 2015 году в сфере автомобильного транспорта будут внедрены стандарты
экологических этапов - 3, 4, автоматизированная система взвешивания АТС в

движении, внедрены цифровые тахографы на международных перевозках.

В железнодорожной отрасли предусмотрены 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.»;

части шестнадцатую, семнадцатую и восемнадцатую исключить;

в подразделе «Формирование кадрового потенциала»:

в отрасли гражданской авиации:

части пятую и шестую изложить в следующей редакции:

«РГП «Казаэронавигация» проводит первоначальную подготовку специалистов организации воздушного движения (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 Рижском институте транспорта и связи (Латвия). В настоящее время ведутся мероприятия по открытию на базе Академии гражданской авиации субрегионального учебного центра по авиационной безопасности при ИКАО для стран Центральной Азии и Азии, а также созданию учебных центров по подготовке летных, инженерно-технических специалистов в соответствии с европейскими требованиями.

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 (пилоты, 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. В настоящее время в отрасли отмечается дефицит инженерно-технических, летных кадров и диспетчеров.»;

в подразделе «Повышение энергоэффективности и энергосбережение»:

в автомобильном транспорте:

подпункт 2) части первой изложить в следующей редакции:

«2) за счет обновления парка грузовых автомобилей и автобусов более экономичным подвижным составом на уровне требований экологических норм экологического этапа-4 не менее 3 %»;

в подразделе «Снижение административных барьеров»:

части вторую, третью, четвертую, пятую, шестую, седьмую, восьмую,

девятую, десятую, одиннадцатую изложить в следующей редакции:

«В целях исключения человеческого фактора и обеспечения прозрачности, а также транспарентности распределения иностранных бланков разрешений проводится работа по автоматизации процесса распределения бланков разрешений.

Кроме того, в будущем процедура выдачи бланков разрешений будет осуществляться через центры обслуживания населения, соответствующий стандарт государственной услуги готовится к принятию.

В рамках антикоррупционных мероприятий ведется работа по внедрению автоматизированной системы взвешивания автотранспортных средств в движении. Данная система позволит измерять полную массу и осевые нагрузки АТС в движении, осуществлять бесконтактный контроль, исключить условия для коррупционных правонарушений, тем самым исключить физические барьеры при осуществлении международных автомобильных перевозок.

Так, до конца 2012 года планируется установка 13 систем взвешивания, в 2013 – 2014 годах еще около 70 систем на наиболее интенсивных участках автомобильных дорог республиканского значения.

В результате планируется автоматизация процедур контроля и обеспечения 100 % учета АТС, сокращения сроков доставки грузов путем увеличения скорости движения с 17 до 50 км/ч, снижения себестоимости перевозки путем сокращения простоя на 40 %.

Также, для создания благоприятных условий развитию бизнеса и снижения административных барьеров консервированы 24 стационарных поста транспортного контроля. В настоящее время из 35 постов транспортного контроля действуют 11.»;

после части двадцать седьмой дополнить частями следующего содержания:

«В морском порту Актау создан Центр обслуживания клиентов, работающий по принципу «одного окна», что позволило сократить время на оформление грузовых документов с 6 часов до 45 минут.

Также в порту ведется работа по автоматизации складских операций, внедрению позиционного графика постановки судов и созданию веб-портала «Caspian Logic» для привлечения новых грузов.»;

в подразделе «Оценка воздействия на охрану окружающей среды»:

в главе «Автомобильный транспорт»:

часть девятую изложить в следующей редакции:

«Для решения экологической проблемы предусматривается поэтапное введение экологических стандартов по автотранспортным средствам экологического этапа-3 с 1 января 2013 года, экологического этапа-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.»;

раздел 6 «Необходимые ресурсы» изложить в следующей редакции:

«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 2 713 409,4* млн. тенге, в том числе:

| | | |
|-----------------------------|------------|-------------|
| 1) республиканский бюджет – | 962 483,6* | млн. тенге: |
| 2010 год – | 179 250,8 | млн. тенге; |
| 2011 год – | 243 918,2 | млн. тенге; |
| 2012 год – | 166 490,2* | млн. тенге; |
| 2013 год – | 186 548,7* | млн. тенге; |
| 2014 год – | 186 275,7* | млн. тенге. |

Общий объем финансирования за счет республиканского бюджета распределен по следующим государственным органам:

| | | |
|----------------|------------|--|
| 1.1) МТК – | 798 713,3* | млн. тенге: |
| 2010 год – | 131 672,8 | млн. тенге; |
| 2011 год – | 153 081,2 | млн. тенге; |
| 2012 год – | 159 417,2* | млн. тенге; |
| 2013 год – | 170 625,5* | млн. тенге; |
| 2014 год – | 183 916,6* | млн. тенге. |
| 1.2) МЭБП – | 152 502,0* | млн. тенге (бюджетные программы 051, 052): |
| 2010 год – | 47 578,0 | млн. тенге; |
| 2011 год – | 90 822,0 | млн. тенге; |
| 2012 год – | 4 008,0* | млн. тенге; |
| 2013 год – | 10 094,0* | млн. тенге. |
| 1.3) МОН – | 205,0* | млн. тенге (бюджетная программа 002): |
| 2011 год – | 15,0 | млн. тенге; |
| 2012 год – | 65,0* | млн. тенге; |
| 2013 год – | 125,0* | млн. тенге. |
| 1.4) МО – | 11 063,3* | млн. тенге; |
| 2012 год – | 3 000,0* | млн. тенге; |
| 2013 год – | 5 704,2* | млн. тенге; |
| 2014 год – | 2 359,1* | млн. тенге. |
| 2) концессия – | 2 000,0 | млн. тенге: |

| № п/п | Мероприятие | Форма завершения | Ответственные за исполнение | Сроки исполнения | 2010 |
|------------------------------------|---|----------------------------|--------------------------------------|--------------------------------|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 1. Автодорожная отрасль | | | | | |
| 1 | Строительство и реконструкция 25 инфраструктурных проектов, ремонт автодорог республиканского и местного значения ¹ | информация в Правительство | МТК, акиматы областей, концессионеры | ежегодно, январь 2010-2014 гг. | 126 226, 5 9 057, 6 7 169, 0,0 |
| 2 | Капитальный, средний, текущий ремонт, содержание, озеленение, диагностика и инструментальное содержание автодорог республиканского значения, а также приобретение дорожно-эксплуатационной техники | информация в МЭБП | МТК | 15 июля и 1 февраля ежегодно | 2 1 950,1 |
| 3 | Строительство, реконструкция и ремонт автомобильных дорог областного и районного значения, в том числе: целевые текущие трансферты областным бюджетам на капитальный и средний ремонт целевые трансферты на развитие областным бюджетам на развитие транспортной инфраструктуры | информация в МЭБП | МТК, акиматы областей | 15 июля и 1 февраля ежегодно | 2 1 773, 1 0 523, 1125 |
| 4 | Совершенствование структуры управления автомобильными дорогами областного и районного значения | информация в МЭБП | МТК | 15 июля и 1 февраля ежегодно | |
| 5 | Содействие в развитии объектов придорожного сервиса | предложение в МЭБП | МТК | 15 июля и 1 февраля ежегодно | |
| 6 | Обеспечение качества выполнения дорожно-строительных и ремонтных работ | информация в МЭБП | МТК | 15 июля и 1 февраля ежегодно | 259,0 |
| 7 | Внедрение механизма платности на автодороге «Астана-Щучинск» | информация в Правительство | МТК, МЭБП, Минфин | Декабрь 2013 года | |
| 2. Автотранспортная отрасль | | | | | |
| | | | | | |

| | | | | | | |
|----|---|----------------------------|--|-----------------------|----------------|--|
| 8 | Внедрение стандартов качества услуг (автовокзалы, автостанции, перевозчик) | стандарты | | МТК | декабрь 2012 г | |
| 9 | Проведение совместных мероприятий по искоренению нелегальных перевозчиков | информация в Правительство | | МИО, МТК, МВД, Минфин | ежегодно | |
| 10 | Проведение оценки деятельности пассажирских перевозок согласно индикаторам транспортной доступности | информация в Правительство | | МТК | ежеквартально | |

3. Гражданская авиация

| | | | | | | |
|----|--|----------------------------|--|--|---------------------------------|--------------------------|
| 11 | Проведение к 2014 году реконструкции (строительство) взлетно-посадочных полос, пассажирских и грузовых терминалов в 7 аэропортах республики ¹ | информация в Правительство | | МТК, МО, акиматы областей, собственники аэропортов | ежегодно, декабрь 2010-2014 гг. | 1 0886,; 5476 5410 |
| 12 | Развитие и модернизация аэронавигационной системы Республики Казахстан (развитие автоматизированных систем управления воздушным движением, систем связи, навигации, наблюдения (CNS/ATM), Всемирной геодезической системы координат ¹ | информация в МЭБП | | МТК, РГП «Казаэронавигация» | 15 июля и 1 февраля ежегодно | 6705 |
| 13 | Приобретение воздушных судов | информация в Правительство | | МТК, авиакомпании | ежегодно, декабрь 2010-2014 гг. | 0,0 |
| 14 | Субсидирование регулярных внутренних авиаперевозок | информация в МЭБП | | МТК | 15 июля и 1 февраля ежегодно | 881,; |

4. Железнодорожная отрасль

| | | | | | | |
|----|---|----------------------------|--|--|---------------------------------|-------------------------|
| 15 | Строительство железнодорожной линии «Коргас - Жетыген» (293 км) | информация в Правительство | | МТК, МЭБП, АО «ФНБ «Самрук-Казына» (по согласованию), АО «НК «КТЖ» (по согласованию) | ежегодно, декабрь 2010-2013 гг. | 55 3; 29 0; 15 7; |
|----|---|----------------------------|--|--|---------------------------------|-------------------------|

| | | | | | |
|---|---|----------------------------|--|---------------------------------|-------------------------|
| | | | | | 10 5: |
| 16 | Строительство железнодорожной линии «Узень -государственная граница с Туркменистаном» (146 км) | информация в Правительство | МТК, МЭБП, АО «ФНБ «Самрук-Казына» (по согласованию), АО «НК «КТЖ» (по согласованию) | ежегодно, декабрь 2010-2012 гг. | 32 7: 18 5: 14 2: |
| 17 | Строительство железнодорожной линии «Жезказган-Бейнеу» (988 км) | информация в Правительство | МТК, МЭБП, АО «ФНБ «Самрук-Казына» (по согласованию), АО «НК «КТЖ» (по согласованию) | ежегодно, декабрь 2012-2016 | 0,0 |
| 18 | Строительство железнодорожной линии «Аркалык-Шубарколь» (214 км) | информация в Правительство | МТК, МЭБП, АО «ФНБ «Самрук-Казына» (по согласованию), АО «НК «КТЖ» (по согласованию) | ежегодно, декабрь 2012-2016 | 0,0 |
| 4.1 Разработка методологической и нормативной базы | | | | | |
| 19 | Разработка концепции проекта Закона Республики Казахстан «О внесении изменений и дополнений в законодательные акты по вопросам железнодорожного транспорта» | решение МВК | МТК, АО «ФНБ «Самрук-Казына» (по согласованию), АО «НК «КТЖ» (по согласованию) | 4 квартал 2011 года | |
| 20 | Разработка и согласование проекта Указа Президента Республики Казахстан «О внесении изменений в Указ Президента Республики Казахстан от 19 июня 2007 | | МТК, АРЕМ, АО «ФНБ «Самрук-Казына» (по | | |

| | | | | |
|-------------------------------------|---|--|--|---------------------|
| | года № 346 «О дальнейшем совершенствовании системы государственного управления Республики Казахстан» | проект Указа Президента РК | согласованию), АО «НК «КТЖ» (по согласованию) | 2 квартал 2013 года |
| 21 | Внесение изменений и дополнений в методику расчета себестоимости услуг МЖС и методику расчета тарифов (цен, ставок сборов) на услуги МЖС в соответствии с целевой моделью отрасли и разработка прейскуранта на услуги МЖС | приказы АРЕМ | АРЕМ, МТК, АО «НК «КТЖ» (по согласованию) | 2 квартал 2013 года |
| 22 | Утверждение тарифов (прейскуранта) на услуги МЖС в соответствии с новой методикой расчета тарифов на услуги МЖС | приказ АРЕМ | АРЕМ, МТК, АО «НК «КТЖ» (по согласованию) | 2 квартал 2014 года |
| 23 | Поэтапная унификация тарифов на перевозки грузов по видам сообщений (экспортные, импортные и внутриреспубликанские) к 2013 году | приказы АРЕМ | АРЕМ, МТК, АО «НК «КТЖ» (по согласованию) | 4 квартал 2012 года |
| 24 | Внесение изменений и дополнений в международные договоры (соглашения) по вопросам железнодорожного транспорта | межгосударственные и межправительственные соглашения | МТК, АО «НК «КТЖ» (по согласованию) | 4 квартал 2013 года |
| 4.2 Реструктуризация активов | | | | |
| 25 | Создание АО «КТЖ - Инфраструктура» (выполняющего функции оператора МЖС) путем реорганизации АО «НК «КТЖ» и передачи АО «КТЖ - Инфраструктура» активов, технологически необходимых для оказания услуг МЖС | решение Правительства Республики Казахстан | АО «ФНБ «Самрук-Казына» (по согласованию), МТК, АРЕМ, АО «НК «КТЖ» (по согласованию) | 4 квартал 2014 года |
| 26 | Формирование АО «КТЖ - Грузовые перевозки» с передачей ему активов, необходимых для полноценного осуществления функции Национального перевозчика грузов | решение АО «НК «КТЖ» | АО «НК «КТЖ» (по согласованию), МТК АРЕМ | 4 квартал 2014 года |
| 27 | Создание АО «КТЖ - Пассажирские перевозки» путем реорганизации АО «Пассажирские перевозки», ее дочерних организаций и передачи активов, | решение АО «НК «КТЖ» | АО «НК «КТЖ» (по согласованию), МТК АРЕМ | 4 квартал 2014 года |

| | | | | | |
|----|--|----------------------------|---|---------------------------------|-----------------------|
| | необходимых для полноценного осуществления функции Национального перевозчика пассажиров | | | | |
| 28 | Реструктуризация вспомогательной деятельности АО «НК «КТЖ» согласно целевой модели железнодорожного транспорта | решение АО «НК «КТЖ» | АО «НК «КТЖ» (по согласованию), МТК, АРЕМ | 4 квартал 2014 года | |
| 29 | Передача вокзалов, перронов и платформ, принадлежащих АО «Желдоримущество», а также ранее переданных в коммунальную собственность, в АО «НК «КТЖ» | информация в Правительство | КГИП, МТК, местные исполнительные органы, АО «ФНБ «Самрук-Казына» (по согласованию), АО «НК «КТЖ» (по согласованию) | декабрь 2014 года | |
| 30 | Внедрение механизма «сетевого инфраструктурного контракта», передача в концессию части малоделятельных участков МЖС, заключение договоров на субсидирование части малоделятельных участков с местными исполнительными органами и закрытие части малоделятельных участков | информация в Правительство | МТК, АРЕМ, Минфин, АО «НК «КТЖ» (по согласованию) | декабрь 2013 года | |
| 31 | Субсидирование железнодорожных пассажирских перевозок по социально значимым межобластным сообщениям | информация в МЭБП | МТК | 15 июля и 1 февраля ежегодно | 1673 |
| 32 | Обновление парка грузовых вагонов** | информация в Правительство | МТК, АО «ФНБ «Самрук-Казына» (по согласованию), АО «НК «КТЖ» (АО «Қазтеміртранс») | ежегодно, декабрь 2010-2014 гг. | 1161 7340 4 271 |
| 33 | Обновление парка пассажирских вагонов, дизельно-рельсового состава и электропоездов** | информация в Правительство | МТК, АО «ФНБ «Самрук-Казына» (по согласованию), АО «НК «КТЖ» (по согласованию) | ежегодно, декабрь 2011-2014 гг. | 3 751 3 751 |
| | | | | | 0 |

| | | | | | |
|----|---|----------------------------|--|---------------------------------|------------------------|
| 34 | Приобретение пассажирских вагонов «Тальго»** | информация в Правительство | МТК, МЭБП, АО «ФНБ «Самрук-Казына» (по согласованию), АО «НК «КТЖ» (по согласованию) | ежегодно, декабрь 2010-2014 гг. | |
| 35 | Обновление парка локомотивов** | информация в Правительство | МТК, АО «ФНБ «Самрук-Казына» (по согласованию), АО «НК «КТЖ» (по согласованию) | ежегодно, декабрь 2010-2014 гг. | 22 0; 10 0; 12 0 |
| 36 | Увеличение продажи билетов посредством сети Internet, транзакционных терминалов самообслуживания 2012 год - 1 млн. билетов (6 %) 2013 год - 1,8 млн. билетов (10 %) | отчет | МТК, АО «НК «КТЖ» (по согласованию) | ежегодно, декабрь 2012-2014 гг. | |
| 37 | Капитальный ремонт вокзалов 2012 год - 45 ед., 2013 год - 86 ед. | отчет | М Т К , АО «НК «КТЖ» (по согласованию) | ежегодно, декабрь 2012-2013 гг. | |
| 38 | Повышение сервиса при предоставлении услуг по грузовым и пассажирским перевозкам | отчет | МТК, АО «НК «КТЖ» (по согласованию) | ежегодно, декабрь 2012-2013 гг. | |

5. Водный транспорт

| | | | | | |
|----|--|----------------------------|--|---------------------------------|-------|
| 39 | Строительство и реконструкция инфраструктуры водного транспорта ¹ | | | | 476,1 |
| 40 | Обеспечение классификации и технической безопасности судов внутреннего водного плавания «река-море» ¹ | информация в Правительство | МТК, Минфин, МОН, АО «НМСК «Казмортрансфлот» (по согласованию), Государственное учреждение «Регистр судоходства» | ежегодно, декабрь 2010-2014 гг. | 119,; |
| 41 | Обеспечение водных путей в судоходном состоянии и содержание шлюзов ¹ | | | | 4540 |
| 42 | Развитие флота и сервисного производства ¹ | | | | 5984 |
| 43 | Создание единой информационной системы портов | информация в Правительство | МТК, РГП «АММТП» | 2013 год | |
| | | | | | |

| | | | | | |
|---|---|----------------------------|--|------------------------------|-------|
| 44 | Автоматизация складских операций в портах | информация в Правительство | МТК, РГП «АММТП» | 2013 год | |
| 45 | Внедрение позиционного графика судов | информация в Правительство | МТК, РГП «АММТП», АО «НМСК «Казмортрансфлот» (по согласованию) | 2012 год | |
| 46 | Создание веб-портала «Caspian Logic» | информация в Правительство | МТК, РГП «АММТП» | 2013 год | |
| 6. Транспортный контроль | | | | | |
| 47 | Строительство и реконструкция сети постов транспортного контроля | информация в МЭБП | МТК | 15 июля и 1 февраля ежегодно | 126,; |
| 48 | Обновление служебного водного транспорта территориальных органов транспортного контроля | информация в МЭБП | МТК | 15 июля и 1 февраля ежегодно | 0 |
| 49 | Внедрение передвижных постов транспортного контроля | информация в МЭБП | МТК | 15 июля и 1 февраля ежегодно | 256 |
| 50 | Развитие информационно-аналитической системы транспортной базы данных и мониторинга динамики безопасности перевозок на 2013-2015 годы | информация в МЭБП | МТК | 15 июля и 1 февраля ежегодно | 0 |
| 7. Развитие транзита и логистической системы | | | | | |
| 51 | Внедрение информационной системы, позволяющей осуществлять обмен информацией о грузах, следующих в экспортном, импортном и транзитном сообщениях между КНР и РК | информация в Правительство | Минфин, АО НК «КТЖ» (по согласованию) | 2012-2014 гг. | |
| 52 | Применение модели скоростных транспортных коридоров (СТК) на территории Республики Казахстан: проект скоростных контейнерных поездов «Шаттл» | информация в Правительство | МТК, Минфин, АЗК, АРЕМ, АО НК «КТЖ» (по согласованию) | 2012-2015 гг. | |
| 53 | Увеличение пропускной способности ключевых объектов инфраструктуры (ст. Достык, МЦПС «Хоргос», Морпорт Актау) | информация в Правительство | МТК, АО НК «КТЖ» (по согласованию) | 2012-2014 гг. | |
| 54 | Разработка Плана мероприятий по развитию контейнерных перевозок на 2012 - 2020 годы | приказ МТК | МТК, Минфин, МЭБП, МИНТ, АО НК «КТЖ» (по согласованию) | март 2013 г. | |
| | | | | | |

| | | | | | |
|----|--|----------------------------|---|---------|--|
| 55 | Увеличение количества транспортно-логистических центров | разработка ТЭО | АО «НК «КТЖ» (по согласованию), МТК | 2013 г. | |
| 56 | Таможенное оформление товаров и грузов по принципу «одного окна» | информация в Правительство | Минфин, МТК, МЭБП, заинтересованные госорганы | 2013 г. | |

8. Подготовка кадров в транспортной отрасли

| | | | | | |
|----|---|-------------------|--|------------------------------|-------------|
| 57 | Подготовка кадров с техническим и профессиональным образованием по морским специальностям | информация в МЭБП | МТК, МОН, АО «НМСК «Казмортрансфлот» (по согласованию) | 15 июля и 1 февраля ежегодно | 0,0 57,0 |
| 58 | Содействие внедрению независимой системы сертификации квалификаций по специальностям транспортной отрасли | информация в МОН | МТК, МОН | декабрь, 2011-2014 гг. | |
| 59 | Создание отраслевого совета по развитию технического и профессионального образования и подготовке кадров в сфере транспортной отрасли | информация в МОН | МТК, МОН, Ассоциация работодателей (по согласованию) и акимы областей, городов Астаны и Алматы | 4 квартал 2011 года | |

9. Прикладные научные исследования в области транспорта и коммуникаций

| | | | | | |
|----|---|-------------------|-----|------------------------------|------|
| 60 | Прикладные научные исследования в области транспорта и коммуникаций | информация в МЭБП | МТК | 15 июля и 1 февраля ежегодно | 22,7 |
|----|---|-------------------|-----|------------------------------|------|

10. Техническое регулирование отрасли

| | | | | | |
|----|--|-----------------------------|---|------------------------|--|
| 61 | Внедрение экологических стандартов экологического этапа-3, 4 в сфере автомобильного транспорта | информация в Правительство | МТК, МИНТ | декабрь, 2013-2014 гг. | |
| 62 | Разработка технических регламентов в транспортной отрасли гармонизированных с международными стандартами | постановление Правительства | МТК, МИНТ | декабрь, 2010-2011 гг. | |
| 63 | Проведение мероприятий по стимулированию внедрения систем менеджмента в соответствии с международными стандартами ИСО 9001:2000, ИСО 9001, ИСО 14001 и OHSAS 18001 | информация в МИНТ | МТК, подведомственные предприятия транспортно-коммуникационного комплекса | декабрь, 2011-2014 гг. | |

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 числе бюджетные средства государственных органов | 179250,8 | 243918,2 | 166490,2 | 186548,7 | 186275,7 | 962483,6 |
| МТК | 131672,8 | 153081,2 | 159417,2 | 170625,5 | 183916,6 | 798713,3 |

| | | | | | | |
|-------------------------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|--------------------|
| МЭБП | 47578,0 | 90822,0 | 4008,0 | 10094,0 | 0,0 | 152502,0 |
| МОН | 0,0 | 15,0 | 65,0 | 125,0 | 0,0 | 205,0 |
| МО | 0,0 | 0,0 | 3000,0 | 5704,2 | 2359,1 | 11063,3 |
| Заемные средства | 125990,4 | 243991,1 | 372984,6 | 376389,9 | 208213,0 | 1327569,0 |
| Концессия | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 2000,0 | 2000,0 |
| Собственные средства компаний | 37279,6 | 42125,9 | 76567,3 | 121871,8 | 143512,2 | 421356,8 |
| Итого | 342520,8 | 530035,2 | 616042,1 | 684810,4 | 540000,9 | 2 713 409,4 |

П р и м е ч а н и е :

* - 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».

р а с ш и ф р о в к а а б б р е в и а т у р :

МТК - Министерство транспорта и коммуникаций Республики Казахстан

МИНТ - Министерство индустрии и новых технологий Республики Казахстан

МОН - Министерство образования и науки Республики Казахстан

МО - Министерство обороны Республики Казахстан

МВД - Министерство внутренних дел Республики Казахстан

Минфин - Министерство финансов Республики Казахстан

МЭБП - Министерство экономического развития и торговли Республики

К а з а х с т а н

КГИП - Комитет государственного имущества и приватизации Министерства финансов Республики Казахстан

АРЕМ - Агентство Республики Казахстан по регулированию естественных монополий

АЗК - Агентство Республики Казахстан по защите конкуренции

АО «ФНБ «Самрук-Казына» - акционерное общество «Фонд национального благосостояния «Самрук-Казына»

АО «НК «КТЖ» - акционерное общество «Национальная компания «Қазақстан темір жолы»

АО «НМСК «Казмортрансфлот» - акционерное общество «Национальная морская судоходная компания «Казмортрансфлот»

РГП «АММТП» - Республиканское государственное предприятие «Актауский

международный морской торговый порт»
 РГП - Республиканское государственное предприятие
 МИО - местные исполнительные органы
 Приложение 2
 к постановлению Правительства
 Республики Казахстан
 от 5 марта 2013 года № 214
 Приложение 1

ОСНОВНЫЕ ИНВЕСТИЦИОННЫЕ ПРОЕКТЫ В ОТРАСЛИ

| Наименование проекта | Мероприятия по проекту | Цель проекта | Н а л и ч и е финансово-экономического и технико-экономического обоснований проекта, на какой стадии (разработка, доработка, утверждено) | Рекомендуемое региональное размещение |
|---|------------------------|--|--|--|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 1. Автодорожная отрасль | | | | |
| 1. Реконструкция международного транзитного коридора «Западная Европа – Западный Китай» | Реконструкция | Обеспечение бесперебойного, безопасного и удобного движения транспортных средств | Технико-экономическое обоснование – есть | Алматинск Жамбылск Южно-Казах Кызылорди Актюбинска |
| 2. Алматы-Астана – Петропавловск-гр.РФ | Реконструкция | Обеспечение бесперебойного, безопасного и удобного движения транспортных средств | Технико-экономическое обоснование – есть | Акмолинск Северо-Казах области |
| 3. гр.РФ – Уральск – Актобе, включая строительство г. Актобе | Реконструкция | Обеспечение бесперебойного, безопасного и удобного движения транспортных средств | не требуется | Западно-Казах и Актюбинска |
| 4. гр.РФ (на Астрахань) – Атырау-Актау –гр. Туркменистана | Реконструкция | Обеспечение бесперебойного, безопасного и удобного движения транспортных средств | Технико-экономическое обоснование – есть | Атырауска Мангыстауск |
| 5. Омск – Павлодар – Майкапшагай | Реконструкция | Обеспечение бесперебойного, безопасного и удобного движения транспортных средств | Технико-экономическое обоснование – есть | Павлодарск Восточно-Казах области |
| | Реконструкция | Обеспечение бесперебойного, безопасного и удобного | | |

| | | | | |
|---|---------------|--|--|----------------------------------|
| 6. Астана – Костанай – Челябинск | | движения транспортных средств | Технико-экономическое обоснование – есть | Акмолинск Костанайска |
| 7. Таскескен – Бахты (гр. КНР) | Реконструкция | Обеспечение бесперебойного, безопасного и удобного движения транспортных средств | Технико-экономическое обоснование – есть | Восточно-Ка область |
| 8. Алматы – Усть-Каменогорск | Реконструкция | Обеспечение бесперебойного, безопасного и удобного движения транспортных средств | Технико-экономическое обоснование – есть | Алматинск Восточно-Ка области |
| 9. Ушарал – Достык | Реконструкция | Обеспечение бесперебойного, безопасного и удобного движения транспортных средств | Технико-экономическое обоснование – есть | Алматинская |
| 10. Жезказган – Петропавловск | Реконструкция | Обеспечение бесперебойного, безопасного и удобного движения транспортных средств | не требуется | Карагандин Акмолинск Костанайска |
| 11. Кызылорда – Павлодар – Успенка – гр. РФ | Реконструкция | Обеспечение бесперебойного, безопасного и удобного движения транспортных средств | Технико-экономическое обоснование – есть | Карагандин Кызылорди области |
| 12. Бейнеу – Акжигит – гр. Узбекистана | Реконструкция | Обеспечение бесперебойного, безопасного и удобного движения транспортных средств | Технико-экономическое обоснование – есть | Мангистаусь |
| 13. Курты – Бурыбайтал | Реконструкция | Обеспечение бесперебойного, безопасного и удобного движения транспортных средств | Технико-экономическое обоснование – есть | Алматинск Жамбылская |
| 14. Тараз – Утмек – гр. Кыргызстана | Реконструкция | Обеспечение бесперебойного, безопасного и удобного движения транспортных средств | не требуется | Жамбылская |
| 15. Актобе – Атырау | Реконструкция | Обеспечение бесперебойного, безопасного и удобного движения транспортных средств | не требуется | Актюбинск Атырауская |
| | Реконструкция | Обеспечение бесперебойного, | не требуется | Акмолинска: |

| | | | | |
|--|----------------|--|---|------------------------|
| 16. Астана – Ерейментау – Шидерты | | безопасного и удобного движения транспортных средств | | |
| 17. Мерке – Бурубайтал | Реконструкция | Обеспечение бесперебойного, безопасного и удобного движения транспортных средств | не требуется | Жамбылская |
| 18. Юго-Западный обход г. Астаны | Реконструкция | Обеспечение бесперебойного, безопасного и удобного движения транспортных средств | Технико-экономическое обоснование – нет | Акмолинска: |
| 19 . Усть-Каменогорск – Зыряновск – Рахмановские ключи | Реконструкция | Обеспечение бесперебойного, безопасного и удобного движения транспортных средств | Технико-экономическое обоснование – есть | Восточно-Ка область |
| 20. Подъезд к Щучинско-Боровской курортной зоне (ЩБКЗ) | Строительство | Обеспечение бесперебойного, безопасного и удобного движения транспортных средств, обеспечение прямого транспортного сообщения к ЩБКЗ | Технико-экономическое обоснование – есть | Акмолинска: |
| 21. Подъезд к свободной экономической зоне « П а р к информационных технологий «Алатау» (ПИТ «Алатау») | Строительство | Обеспечение бесперебойного, безопасного и удобного движения транспортных средств, прямого транспортного сообщения к ПИТ « Алатау» | Технико-экономическое обоснование – есть | Алматинска: |
| 22. Астана – Караганда | Реконструкция | Обеспечение бесперебойного, безопасного и удобного движения транспортных средств | Технико-экономическое обоснование – есть | Акмолинска: |
| 23. ИТПС на участке Астана – Щучинск | Внедрение ИТПС | Обеспечение бесперебойного, безопасного и удобного движения транспортных средств | Технико-экономическое обоснование – есть | Акмолинска: |
| 24. Алматы – Капчагай | Реконструкция | Обеспечение бесперебойного, безопасного и удобного движения транспортных средств | Технико-экономическое обоснование – есть | Алматинска: |
| 25. Большая Алматинская кольцевая | Строительство | Обеспечение бесперебойного, безопасного и удобного | | Алматинска: |

| | | | | |
|--|--|---|--|----------------------|
| автомобильная дорога (БАКАД) | | движения транспортных средств | Технико-экономическое обоснование – есть | |
| 2. Авиационная отрасль | | | | |
| 1. Реконструкция взлетно-посадочной полосы и оснащение спец. техникой | Реконструкция | Привести в соответствие с ИКАО | Технико-экономическое обоснование – есть; проектно-сметная документация – есть | Аэропорт г. ... |
| 2. Реконструкция взлетно-посадочной полосы и пассажирского терминала | Реконструкция | Привести в соответствие с ИКАО | Технико-экономическое обоснование – есть; проектно-сметная документация – есть | Аэропорт г. ... |
| 3. Реконструкция взлетно-посадочной полосы | Реконструкция | Привести в соответствие с ИКАО | Технико-экономическое обоснование – есть | Аэропорт г. ... |
| 4. Реконструкция взлетно-посадочной полосы и пассажирского терминала | Реконструкция | Привести в соответствие с ИКАО | Технико-экономическое обоснование – нет; проектно-сметная документация – нет | Аэропорт г. ... |
| 5. Реконструкция взлетно-посадочной полосы | Реконструкция | Привести в соответствие с ИКАО | Технико-экономическое обоснование – есть; проектно-сметная документация – есть | Аэропорт г. ... |
| 6. Реконструкция взлетно-посадочной полосы и оснащение специальной техникой | Реконструкция | Привести в соответствие с ИКАО | Технико-экономическое обоснование – есть; проектно-сметная документация – нет | Аэропорт Талдыкорган |
| 7. Реконструкция взлетно-посадочной полосы и пассажирского терминала | Реконструкция | Привести в соответствие с ИКАО | Технико-экономическое обоснование – нет; проектно-сметная документация – нет | Аэропорт г. ... |
| 8. Приобретение воздушных судов | Покупка | Обновление парка | Финансово-экономическое обоснование – есть | все регионы |
| 9. Развитие центров автоматизированных систем управления воздушным движением (АСУВД), авиационной электросвязи, систем навигации, систем наблюдения, совершенствование | Модернизация систем управления воздушным движением (АСУВД), авиационной электросвязи, систем навигации, систем наблюдения, | Развитие аэронавигационной системы согласно концепциям Международной организации гражданской авиации (ИКАО) | Финансово-экономическое обоснование – есть | филиалы Казэронав |

| | | | | |
|--|---|--|--|---------------------|
| электротехнического обеспечения полетов | совершенствование электротехнического обеспечения полетов | | | |
| 10. Строительство и капитальный ремонт зданий, сооружений и объектов радиотехнического обеспечения полетов | Проектирование, строительного-монтажные работы | Обеспечение инфраструктуры для оборудования автоматизированных систем управления воздушным движением (АСУВД), систем связи, навигации и наблюдения при организации воздушного движения | Финансово-экономическое обоснование – есть | филиалы Казаэронави |
| 11. Развитие системы управления аэронавигационной информацией | Модернизация программного обеспечения, оборудования для развития менеджмента аэронавигационной информацией | Развитие управления аэронавигационной информацией согласно концепциям Международной организации гражданской авиации (ИКАО) | Финансово-экономическое обоснование – есть | филиалы Казаэронави |
| 12. Внедрение Всемирной геодезической системы координат-1984 (WGS-84) в качестве единой опорной системы для определения и публикаций в документах аэронавигационной информации географических координат воздушных трасс и аэродромов | Создание необходимых условий для менеджмента аэронавигационной информацией, данных для внедрения навигации, основанной на характеристиках (RBN) и полномасштабного применения заходов с вертикальным наведением (APV) | Соответствие требованиям Международной организации гражданской авиации (ИКАО) | Финансово-экономическое обоснование – есть | филиалы Казаэронави |

3. Железнодорожная отрасль

| | | | | |
|---|---------------|---|--|------------|
| 1. Строительство железнодорожной линии «Коргас – Жетыген» | Строительство | Открытие второго железнодорожного пункта перехода с КНР и сокращение расстояния в направлении Китай – Европа через порт Актау на 500 км | Технико-экономическое обоснование – есть; проектно-сметная документация – есть | Алматинска |
| | | Реализация данного проекта повысит | | |

| | | | | |
|---|----------------------------------|--|--|--|
| 2. Строительство железнодорожной линии «Узень – государственная граница с Туркменистаном» | Строительство | транзитно-транспортный потенциал Казахстана и даст возможность выхода к странам Персидского залива | Технико-экономическое обоснование – есть; проектно-сметная документация – есть | Мангистаусь |
| 3. Строительство железнодорожной линии «Жезказган-Бейнеу» | Строительство | Рост транзитного потенциала за счет создания прямого железнодорожного сообщения между центральным и западным | Технико-экономическое обоснование – есть | Карагандин Кызылорди Мангистаусь Актюбинска |
| 4. Строительство железнодорожной линии «Аркалык-Шубарколь» | Строительство | Транспортное обслуживание Шубаркольского угольного месторождения и примыкающих к нему рудных месторождений | Технико-экономическое обоснование – есть | Карагандин Костанайска |
| 5. Обновление парка грузовых вагонов | Закуп новых грузовых вагонов | Восполнение выбытия парка грузовых вагонов, снижение дефицита вагонов и высокого уровня износа подвижного состава, повышение эффективности и качества грузовых перевозок | не требуется | Все регионы |
| 6. Обновление парка локомотивов | Закуп новых локомотивов | Восполнение выбытия существующего парка локомотивов, снижение дефицита и высокого уровня износа подвижного состава, повышение качества и эффективности перевозок | не требуется | Все регионы |
| 7. Обновление пассажирских вагонов, | Закуп новых пассажирских вагонов | Снижение дефицита пассажирских вагонов, восполнение выбытия существующего парка вагонов, повышение | Технико-экономическое обоснование – есть | Все регионы |

| | | | | |
|---|----------------------------------|--|--|-------------|
| дизельно-рельсового состава и электропоездов | | эффективности и качества пассажирских перевозок | | |
| 8. Приобретение пассажирских вагонов «Тальго»** | Закуп новых пассажирских вагонов | Снижение дефицита пассажирских вагонов, восполнение выбытия существующего парка вагонов, повышение эффективности и качества пассажирских перевозок | Технико-экономическое обоснование – есть | Все регионы |

4. Водный транспорт

| | | | | |
|---|--|---|--|---|
| 1. Обновление и модернизация государственного технического речного флота | Строительство судов, поставка судов | Обеспечение безопасности судоходства и замена судов, имеющих предельный износ | не требуется | Алматинск Карагандин Восточно-Ка , Павлод Западно-Каз Атырауская |
| 2. Реконструкция и модернизация сооружений и оборудования Усть-Каменогорского и Бухтарминского шлюзов | Реконструкция Усть-Каменогорского и Бухтарминского шлюзов, обновление и модернизация технологического оборудования | Обеспечение безопасной эксплуатации судоходных шлюзов | Технико-экономическое обоснование – есть; проектно-сметная документация – есть | Восточно-Ка область |
| 3. Строительство защитного гидротехнического сооружения Шульбинского шлюза | Проведение мероприятий по строительству защитного гидро-технического сооружения Шульбинского шлюза | Обеспечение безопасной эксплуатации судоходного шлюза | ТЭО – есть ПСД – нет | Восточно-Ка область |
| 4. Развитие танкерного флота | Строительство судов, поставка судов | Развитие Казахстанского торгового флота | не требуется | Мангистаусь |
| 5. Строительство и приобретение сухогрузного флота | Строительство судов, поставка судов | Развитие Казахстанского торгового флота | не требуется | Мангистаусь |
| 6. Создание судоремонтного | Строительство производственных объектов, приобретение | | Технико-экономическое обоснование – есть; | |

| | | | | |
|--|--|--------------------------------------|--------------------------------------|---|
| производства в п. Баутино | и монтаж судоремонтного оборудования | Обеспечение ремонта судов | проектно-сметная документация – есть | Мангистаусь |
| 7. Строительство и приобретение флота поддержки морских операций | Строительство судов, поставка судов | Развитие Казахского торгового флота | не требуется | Мангистаусь |
| 8. Обеспечение классификации и технической безопасности судов внутреннего водного плавания «река-море» (техническое освидетельствование судов – регистр судоходства) | Техническое освидетельствование судов и производств | Обеспечение безопасности судоходства | не требуется | Регионально |
| 9. Обеспечение водных путей в судоходном состоянии и содержание шлюзов | Выставление (снятие) и обслуживание знаков навигационной обстановки, дноуглубление, дноочистка, выправление, содержание, ремонт и обеспечение безаварийной работы шлюзов, русловые проектные изыскания, ремонт флота, ремонт навигационного оборудования | Обеспечение безопасности судоходства | не требуется | Алматы, Карагандинская, Восточно-Казахстанская, Павлодарская, Западно-Казахстанская, Атырауская |

Примечание: расшифровка аббревиатур:

МТК - Министерство транспорта и коммуникаций Республики Казахстан

МО - Министерство обороны Республики Казахстан

МЭБП - Министерство экономики и бюджетного планирования Республики

К а з а х с т а н

Минфин - Министерство финансов Республики Казахстан

АО «ФНБ «Самрук-Казына» - акционерное общество «Фонд национального благосостояния «Самрук-Казына»

АО «НК «КТЖ» - АО «НК «КТЖ» - акционерное общество «Национальная компания «Қазақстан темір жолы»

АО «НМСК «Казмортрансфлот» - акционерное общество «Национальная морская судоходная компания «Казмортрансфлот»

РГП - республиканское государственное предприятие

РБ - республиканский бюджет

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