О проекте Указа Президента Республики Казахстан "О внесении изменений и дополнений в Указ Президента Республики Казахстан от 13 января 2014 года № 725 "О Государственной программе развития и интеграции инфраструктуры транспортной системы Республики Казахстан до 2020 года и внесении дополнения в Указ Президента Республики Казахстан от 19 марта 2010 года № 957 "Об утверждении перечня государственных программ"

Постановление Правительства Республики Казахстан от 1 апреля 2015 года № 170

Правительство Республики Казахстан **ПОСТАНОВЛЯЕТ:**

внести на рассмотрение Президента Республики Казахстан проект Указа Президента Республики Казахстан «О внесении изменений и дополнений в Указ Президента Республики Казахстан от 13 января 2014 года № 725 «О Государственной программе развития и интеграции инфраструктуры транспортной системы Республики Казахстан до 2020 года и внесении дополнения в Указ Президента Республики Казахстан от 19 марта 2010 года № 957 «Об утверждении перечня государственных программ».

П р е м ь е р - М и н и с т р

Республики Казахстан К. Масимов

О внесении изменений и дополнений в Указ Президента Республики Казахстан от 13 января 2014 года № 725 «О Государственной программе развития и интеграции инфраструктуры транспортной системы Республики Казахстан до 2020 года и внесении дополнения в Указ Президента Республики Казахстан от 19 марта 2010 года № 957 «Об утверждении перечня государственных программ»

П О С Т А Н О В Л Я Ю :

1. Внести в Указ Президента Республики Казахстан от 13 января 2014 года № 725 « О Государственной программе развития и интеграции инфраструктуры транспортной системы Республики Казахстан до 2020 года и внесении дополнения в Указ Президента Республики Казахстан от 19 марта 2010 года № 957 «Об утверждении перечня государственных программ» следующие изменения и дополнения:

в Государственной программе развития и интеграции инфраструктуры транспортной системы Республики Казахстан до 2020 года, утвержденной в ы ш е н а з в а н н ы м У к а з о м :

в разделе «1. Паспорт Программы»:
подраздел «Сроки реализации» изложить в следующей редакции:
«2014 — 2020 годы (долгосрочная)»;
в подразделе «Целевые индикаторы и показатели»:
подпункт 3) изложить в следующей редакции:
«3) увеличение грузооборота до 720 млрд. ткм к концу 2020 года, в том числе до 470 млрд. ткм к концу 2016 года»;
в разделе «3. Анализ текущей ситуации»:
в подразделе «Железнодорожный транспорт»:
в главе «1. Характеристика текущего состояния отрасли»:
в части восьмой таблицу 1 изложить в следующей редакции:
«Таблица 1. Доля погрузки по операторам вагонов:

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

часть одиннадцатую изложить в следующей редакции:
«Таким образом, несмотря на очевидное расширение границ рынка с учетом единого Таможенного союза, принципиальных изменений в регуляторной модели отрасли не произошло.»;
дополнить частями двенадцать, тринадцать, четырнадцать, пятнадцать следующего содержания:
«В свете формирования Единого экономического пространства необходимо проработать вопрос выведения вагонной составляющей в перевозке грузов из-под государственного регулирования в установленном законодательством порядке.
На сегодняшний день процесс реорганизации АО «НК «КТЖ» и создания национального оператора инфраструктуры, национальных перевозчиков с собственным парком вагонов и локомотивов не завершен.
Кроме того, не осуществлено законодательное обеспечение условий формирования целевой модели отрасли, предусмотренных Программой развития транспортной инфраструктуры в Республики Казахстан на 2010 — 2014 годы, утвержденной постановлением Правительства Республики Казахстан от 30 сентября 2010 года № 1006, и позволяющих открыть доступ перевозчикам к инфраструктуре (100 %-е субсидирование государством убытков перевозчика, связанных с осуществлением пассажирских перевозок по социально значимым сообщениям).
Соответственно, реализованы не все мероприятия, направленные на открытие доступа перевозчиков к инфраструктуре и равноправное функционирование субъектов

отрасли на рынке перевозок.»;

в подразделе «Автодорожная отрасль»:

в главе «1. Характеристика текущего состояния отрасли»:

часть первую изложить в следующей редакции:

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

в главе «2. Влияние данной сферы на социально-экономическое и общественно-политическое развитие страны»:

в части второй таблицу 2 изложить в следующей редакции:

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

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

»;

в подразделе «Автомобильный транспорт»:

главу «4. Основные проблемы отрасли» дополнить подпунктами 7), 8) следующего содержания:

«7) эксплуатация населением, а также компаниями, оказывающими услуги по пассажирским перевозкам, не экологичного транспорта;

8) факты неоднократных проверок, вследствие чего автотранспорт задерживается до устранения нарушений, в частности за несоблюдение требований законодательства отечественными и иностранными перевозчиками, в частности: допустимых весогабаритных параметров транспортных средств, разрешительной системы международных автоперевозок, требований к перевозкам опасных грузов.»;

в подразделе «Водный транспорт»:

главу «1. Характеристика текущего состояния отрасли» изложить в следующей редакции:

«В настоящее время береговая транспортная инфраструктура Казахстана на Каспийском море включает два действующих морских порта - Актау и Баутино. При этом порт Актау задействован в перевалке грузов в экспортно-импортном и транзитном сообщении, его доля в обеспечении грузовых перевозок в Каспийском бассейне составляет порядка 25 %. Порт Баутино специализируется как база поддержки морских нефтяных операций.

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

2012 годом.

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

На рынке морских перевозок в Каспийском бассейне самый мощный флот принадлежит Азербайджану, флот Казахстана составляет 5 %. Отечественный торговый флот составляют 8 танкеров грузоподъемностью 12-13 тыс. тонн и 2 сухогрузных судна. При этом отечественными танкерами транспортируется порядка 70 % из общего объема нефти, переваливаемой через порт Актау.

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

Средний возраст судов, используемых в казахстанском секторе Каспийского моря (далее - КСКМ), составляет 13-15 лет.

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

В настоящее время в КСКМ оперируют 266 судов сервисного флота, из них 185 судов принадлежат иностранным компаниям и 81 - отечественным.

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

На сегодняшний день маршрут транспортировки грузов через порт Актау характеризуется жесткой конкуренцией с другими портами прикаспийских государств, а также перевозка грузов по новым линиям железных дорог.

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

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

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

Также для усиления безопасности в КСКМ требуют решения вопросы, связанные с

предотвращением незаконного плавания иностранных судов путем установления для них транзитных коридоров, систематизации мер по охране окружающей среды и централизации навигационных систем.

Недостаточное материально-техническое оснащение органов транспортного контроля, в том числе отсутствие с 2002 года необходимого обновления служебных судов, общая изношенность которых превышает 90 %, негативно отражаются на эффективности ведения контроля и не позволяют снизить уровень аварийности на водном транспорте.

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

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

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

в главе «3. Действующее законодательство и подзаконные нормативные правовые акты отрасли»:

часть вторую изложить в следующей редакции:

«На сегодняшний день основополагающими нормативно-правовыми актами в области морского транспорта являются законы Республики Казахстан от 17 января 2002 года «О торговом мореплавании» и от 6 июля 2004 года «О внутреннем водном транспорте.»;

в главе «4. Основные проблемы отрасли»:

подпункт первый части первой изложить в следующей редакции:

«1) низкая конкурентоспособность отечественного флота.»;

подраздел «Гражданская авиация» изложить в следующей редакции:

«1. Характеристика текущего состояния отрасли

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

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

работы (52 % воздушные суда западного производства).

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

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

Число перевезенных пассажиров авиакомпаниями Республики Казахстан в 2013 году по сравнению с 2012 годом увеличилось на 9,5%, достигнув 5 млн. человек. Доля пассажирооборота воздушным путем составила 4,2 %. В 2013 году аэропортами Республики Казахстан обслужено около 9 млн. пассажиров. По итогам 2013 года перевозка грузов воздушным путем составила 24 тыс. тонн.

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

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

В республике действуют 18 аэропортов республиканского и областного значения. На сегодня из 15 аэропортов, допущенных к обслуживанию международных рейсов, 12 категорированы по стандартам Международной организации гражданской авиации (International Civil Aviation Organization (ICAO), далее - ИКАО):

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

№ п/п	Наименование аэропорта	Категории	Обслужено пассажиров, тыс.человек	Пропускная способность, пассажиров в часпик
Крупные аэропорты (более 300 тысяч пассажиров в год)				
1	Алматы	III В	4 002,9	1 600
2	Астана	III А	2 303,1	750
3	Актау	I	731,7	450
4	Атырау	II	599,1	350
Средние аэропорты (100 тысяч и более пассажиров в год)				
1	Актобе	I	292,2	500
2	Шымкент	I	193,5	100
3	Караганда	I	172,1	500
4	Орал	б/к	152,1	200
5	Павлодар	I	125,8	200
6	Оскемен	I	113,0	200
Малые аэропорты (до 100 тысяч пассажиров в год)				

1	Кызыл-Орда	I	71,1	150
2	Костанай	б/к	56,2	200
3	Семей	б/к	26,5	400
4	Тараз	б/к	24,2	200
5	Жезказган	I	14,4	150
6	Талдыкорган	б/к	13,7	100
7	Кокшетау	I	12,4	200
8	Петропавловск	б/к	11,8	200

Важнейшим элементом организации воздушного движения в воздушном пространстве страны является аэронавигационное обслуживание. В Казахстане провайдером аэронавигационных услуг является РГП «Казаэронавигация» (управление воздушным движением, радиотехническое обеспечение полетов и т.д.).

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

1) Транссибирские маршруты (51 %) (севернее территории Казахстана, над территориями России, Монголии и Китая);

2) Трансазиатские маршруты, проходящие над территорией Казахстана (26 %);

3) Азиатские маршруты (23 %) (южнее территории Казахстана, через Черное море, Азербайджан, Иран/Туркмения).

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

Так, в начале 2013 года начата проверка авиакомпаний и воздушных судов совместно с Бюро технического сотрудничества ИКАО, по итогам проверки отозвано 8 сертификатов/свидетельств, приостановлена деятельность 4 авиакомпаний.

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

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

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

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

В 2012 году проведена частичная либерализация внутреннего рынка. В Казахстане действует программа субсидирования внутриобластных перевозок, в рамках которой в настоящее время субсидируется 8 маршрутов на сумму 1,5 млрд. тенге.

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

Также состояние гражданской авиации отражается на международном рейтинге конкурентоспособности страны ГИК ВЭФ, согласно которого в 2012 году по «качеству инфраструктуры воздушного транспорта» — 87 место и «доступность мест на километр» — 57 место.

3. Действующее законодательство и подзаконные нормативные правовые акты отрасли

В настоящее время отрасль гражданской авиации регулируется законами от 21 сентября 1994 года «О транспорте в Республике Казахстан», от 15 июля 2010 года «Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации» и свыше 100 подзаконными нормативными правовыми актами.

Основой для создания нормативного поля в сфере гражданской авиации являются положения стандартов и рекомендуемой практики, изложенных в 19 приложениях к Чикагской конвенции о международной гражданской авиации (1944 г.), к которой Казахстан присоединился в 1992 году.

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

С целью оценки национального законодательства и организационной структуры уполномоченного органа в сфере гражданской авиации и процедур на соответствие требованиям ИКАО проведена экспертиза законодательства в сфере гражданской авиации, по результатам которой внесены 80 поправок в действующее законодательство Республики Казахстан, в т.ч. 69 поправок по вопросам безопасности полетов.

В настоящее время принимаются меры по снятию ограничений на выполнение полетов казахстанских авиакомпаний в зону ЕС. Разработан комплекс мер по подготовке к работе валидационной миссии ИКАО, которая состоится в первой половине 2014 года.

4. Основные проблемы отрасли

К основным проблемам отрасли гражданской авиации можно отнести:

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

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

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

4) низкую конкурентоспособность в условиях глобальной либерализации;

5) низкую эффективность использования воздушного пространства;

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

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

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

9) вредное воздействие авиатранспорта на окружающую среду.»;

подраздел «Развитие и интеграция транспортно-логистической системы Республики Казахстан в международную транспортную систему» изложить в следующей редакции:

«1. Характеристика текущего состояния отрасли

Уровень развития транспортной логистики в Казахстане.

По итогам проведенных в 2012 году Всемирным Банком исследований мировой логистики логистическая система Казахстана заняла в общем списке индекса эффективности логистики (LPI) 86 место из 155 стран, опустившись на 24 позиции по сравнению с 2010 годом.

Снижение рейтинга Казахстана произошло в основном в связи с понижением подиндикаторов «Качество инфраструктуры» (79 место), «Простота организации международных поставок товаров» (92 место) и «Соблюдение сроков доставки» (132 место). Негативным образом на возможностях увеличения транзитных и экспортных грузопотоков сказывается недостаточная эффективность таможенных пунктов пропуска (73 место), снижающая скорость и предсказуемость сроков прохождения грузами границы.

Транспортные коридоры Казахстана

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

1) Северный коридор Трансазиатской железнодорожной магистрали (ТАЖМ). Связывает Западную Европу с Китаем, Корейским полуостровом и Японией через

Россию (на участке Достык/Хоргос - Актогай — Саяк - Моинты - Астана — Петропавловск (Пресногорьковская).

2) Южный коридор ТАЖМ.

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

3) ТРАСЕКА.

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

4) Север - Юг.

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

5) Центральный коридор ТАЖМ.

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

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

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

Анализ грузовых потоков и торговых отношений

Общий товарооборот Республики Казахстан со всеми странами мира в 2012 году по сравнению с 2010 годом вырос на 50 % и составил 136,8 млрд. долларов.

Объем экспортных грузоперевозок в 2012 году составил 102 млн. тонн (за исключением трубопроводного транспорта), при этом объем импортных грузоперевозок - 25,9 млн. тонн.

Основные грузоперевозки в экспортном сообщении осуществлялись в Россию - 52% , страны Европы - 14 %, Китай - 12 %, страны Центральной Азии - 10 % и Иран - 4 %.

В импортном сообщении на Россию пришлось 43,8 %, Китай - 12,1 % и страны Центральной Азии — 9,5 %.

Общий объем транзитных грузов через Казахстан в 2012 году составил 17,8 млн.

тонн, объем доходов от них составил свыше 1 млрд. долл. США, при этом, большинство транзитных грузов приходится на железнодорожный транспорт - 16,3 млн . тонн, остальных на автомобильный — 1,46 млн. тонн и водный транспорт-0,16 млн. тонн.

Основную долю в структуре транзитных перевозок по странам отправления занимает Россия, доля которой составила 50 % в 2012 году. На Китай приходится 15 % от общего объема транзитных грузов и на Узбекистан порядка 9 %.

Основными странами назначения транзитных грузопотоков через Казахстан являются страны Центральной Азии - 87 % (Узбекистан - 36 %, Кыргызстан - 19 %, Афганистан - 13 %, Таджикистан -11%, Туркменистан - 8 %), в то время как на Россию и Китай приходится по 5 %.

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

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

Предпосылки к увеличению транзита через Казахстан.

Положение Казахстана между крупнейшими торговыми партнерами — Китаем и странами ЕС диктует главный вызов для развития транспортно-логистической системы страны. В 2011 году объем торговли между Китайской Народной Республикой и ЕС составил 567,2 млрд. долларов, объем перевозок - 12,6 млн. двадцатифутового эквивалента (далее - ДФЭ). При этом доля Казахстана в обеспечении транзита этого объема занимает менее половины процента, а подавляющая часть импорта из Китая в ЕС следует по морю через Суэцкий канал.

Экономический рост Китая в последние годы смещается из восточных в западные и центральные провинции Китая, которые тяготеют к железнодорожным перевозкам через территорию Казахстана. В соответствии с программой развития западного Китая «China Western Development planning 2011 - 2015» в развитие западных и центральных регионов Китая предполагается инвестировать до 1 трлн. долларов США.

Ускоренное развитие западных провинций Китая будет способствовать увеличению

грузопотока через Казахстан.

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

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

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

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

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

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

Целевые индикаторы Программы:

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

Основные задачи Программы:

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

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

3) развитие местной транспортной инфраструктуры в регионах;

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

Железнодорожный транспорт

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

Целевые индикаторы:

Индикатор	ед. изм.	2013 год	к концу 2016 года	к концу 2020 года
Снижение уровня износа локомотивов до	%	64,2	57	40,2
Снижение уровня износа грузовых вагонов до	%	46	40,9	42,7
Снижение уровня износа пассажирского подвижного состава до	%	57,5	52	40
Снижение уровня износа магистральной железнодорожной сети до	%	61	60	40
Средняя техническая скорость движения грузовых поездов составит не менее	км/ч	49,3	50	55
Увеличение объема транзитных грузов, перевезенных железнодорожным транспортом по территории Республики Казахстан	млн.тонн	16	20	28
Функционируют 5 или более независимых крупных операторов в области грузовых и пассажирских перевозок с долей на рынке не менее 7% для каждого оператора	ед.	-	-	5
Увеличение производства железнодорожного подвижного состава	ед.	1 748	11 157	22 287
Сокращение времени в пути следования пассажирских поездов	%	40	60	60
Соответствие железнодорожных вокзалов требованиям национальных стандартов (наличие комнаты матери и ребенка, наличие условий для обслуживания лиц с ограниченными возможностями и.т.д)	%	27	75	100

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

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

Задача 2. Развитие грузовых перевозок.

Задача 3. Развитие пассажирских перевозок.

Задача 4. Развитие и модернизация железнодорожной инфраструктуры.

Задача 5. Модернизация и развитие вокзального хозяйства.

Задача 6. Обновление и модернизация основных средств производства железнодорожной отрасли.

Задача 7. Обеспечение железнодорожной отрасли квалифицированными кадровыми ресурсами.

Задача 8. Развитие отечественного железнодорожного машиностроения.

Задача 9. Повышение уровня безопасности перевозок.

Показатели прямых результатов. Достижение задач будет измеряться следующими

показателями прямых результатов:

Показатель	ед. изм.	2013 год	к концу 2016 года	к концу 2020 года
Строительство железнодорожных участков	км	-	1 250	1 340
Электрификация железнодорожных линий	км	-	0	522
Модернизация верхнего строения пути	км	631,3	1 772,5	5 639,5
Капитальный ремонт железнодорожных вокзалов	ед.	82	57	135
Приобретение локомотивов	ед.	97	176	543
Капитальный ремонт локомотивов	ед.	38	54	89
Приобретение грузовых вагонов	ед.	1 704	6 782	15 361
Капитальный ремонт грузовых вагонов	ед.	1 450	1 672	3 172
Приобретение пассажирских вагонов, в том числе Тальго и электропоездов	ед.	237	595	1 136
Снижение частот браков по отношению к объему перевозок (на 1 млн. тн/км брутто)	%	0	4	10
Уровень локализации в производстве локомотивов	%	32	41	51
Уровень локализации в производстве пассажирских вагонов	%	14	23	58
Уровень локализации в производстве грузовых вагонов	%	30	63,5	70,5
Объем продажи электронных железнодорожных проездных билетов по группе компаний АО «Пассажирские перевозки»	%	11	40	60

Автодорожная отрасль

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

Целевые индикаторы:

Индикатор	ед. изм.	2013 год	к концу 2016 года	к концу 2020 года
Доля автомобильных дорог республиканского значения в хорошем и удовлетворительном техническом состоянии, в т.ч.	%	81	86	89
в хорошем состоянии	%	30	38	48
в удовлетворительном состоянии	%	51	48	41
Доля автомобильных дорог областного и районного значения в хорошем и удовлетворительном техническом состоянии, в т.ч.	%	66	72	78
в хорошем состоянии	%	17	23	28
в удовлетворительном состоянии	%	49	49	50
Доля платных автомобильных дорог от общей протяженности дорог республиканского значения I и II технической категории	%	4	10	55
Увеличение объема	млн.	1,56	2,0	3,5
транзитных грузов по	тонн			
автомобильным дорогам				

Республики Казахстан				

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

Задача 1. Обеспечение магистральных связей межрегионального сообщения.

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

Задача 3. Совершенствование механизмов финансирования отрасли.

Задача 4. Переход на процессные методы управления автомобильными дорогами.

Задача 5. Совершенствование нормативно-технической политики.

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

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

Задача 8. Создание условий для формирования конкурентоспособного кадрового потенциала.

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

Показатель	ед. изм.	2013 год	к концу 2016 года	к концу 2020 года
Строительство и реконструкция автомобильных дорог республиканского значения	км	557	2 932	5 703
Строительство и реконструкция автомобильных дорог областного и районного значения	км	217	659	1 124
Увеличение процента автомобильных дорог I и II технической категории от общей протяженности автомобильных дорог республиканского значения	%	22	36	48
Капитальный и средний ремонт автомобильных дорог республиканского значения	км	1 165	4 170	10 195
Капитальный и средний ремонт автомобильных дорог областного и районного значения	км	1 911	4 366	12 601
Уровень комплексного показателя бездефектного содержания автомобильных дорог республиканского значения	%	0	80	90
Протяженность автомобильных дорог, действующих на принципе самоокупаемости расходов на бездефектное содержание	км	211	841	6 186
Доля актуализированных нормативно-технических документов	%	54	66	78
Степень охвата автоматизации процессов управления дорожными активами	тыс.км	0	8 000	23 485
Обеспеченность автомобильных дорог республиканского значения в объектах придорожного сервиса	%	21	25	76
Удовлетворенность населения состоянием дорог общего пользования с твердым покрытием	%	49	58	70
Увеличение доли квалифицированных кадров с инженерно-технической специальностью	%	10	17	40

Автомобильный транспорт

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

Целевые индикаторы:

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

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

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

Задача 2. Модернизация существующих автовокзалов и автостанций для приведения в соответствие установленным требованиям.

Задача 3. Обеспечение населенных пунктов регулярными автобусными сообщениями.

Задача 4. Увеличение количества официальных перевозчиков такси.

Задача 5. Увеличение доли участия отечественных перевозчиков на рынке международных автотранспортных услуг.

Задача 6. Обеспечение эксплуатационной безопасности парка АТС.

Задача 7. Сокращение барьеров при осуществлении перевозок автомобильным транспортом.

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

Показатель	ед. изм.	2013 год	к концу 2016 года	к концу 2020 года
Увеличение количества существующих автовокзалов (34) и автостанций (138)	ед.	-	49	172
Увеличение количества регулярных международных, межобластных и внутриобластных автобусных маршрутов	%	0,5	3	10
Сокращение доли изношенных автобусов на регулярных пассажирских маршрутах	%	78	65	45
Увеличение доли продажи билетов на автобусные перевозки электронным способом	%	3	12	40

Внедрение систем электронной диспетчеризации на регулярных внутриреспубликанских автобусных маршрутах	%	10	40	80
Ежегодное сокращение времени доставки пассажиров на регулярных автобусных маршрутах на 2%	%	-	4	12
Увеличение количества перевозчиков такси	%	5	20	70
Сокращение казахстанских бланков разрешений в/из третьих стран, выдаваемых иностранным государствам	%	2	5	15
Увеличение количества грузовых АТС для международных перевозок	%	6	23	60
Увеличение количества измерительных устройств весогабаритных параметров на наиболее интенсивных участках автомобильных дорог республиканского значения	ед.	13	61	80
Увеличение средней скорости перевозок автомобильным транспортом	км/час	35	37	45
Сокращение времени информирования специальных служб о ДТП с участием АТС (возможность использования «золотого часа»), оснащенных устройствами вызова экстренных оперативных служб	минут	0	5	10
Увеличение доли экологически чистого автотранспорта	%	0,1	1	5

Водный транспорт

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

Целевые индикаторы:

Индикатор	ед. изм.	2013 год	к концу 2016 года	к концу 2020 года
Увеличение пропускной способности морских портов Казахстана	млн. тонн	16,8	18,5	20,5
Доведение доли Казахстана в морской перевозке грузов на Каспийском море	%	50	55	65
Увеличение объема перевозок грузов на внутренних водных путях	млн. тонн	1	1,8	2,5
Увеличение объема транзитных грузов водным транспортом	млн. тонн	0,12	0,3	1,5

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

Задача 1. Увеличение пропускной способности морских портов.

Задача 2. Проведение эффективной тарифной политики порта Актау.

Задача 3. Повышение конкурентоспособности национального флота.

Задача 4. Развитие судоремонтно-судостроительного производства.

Задача 5. Подготовка кадров.

Задача 6. Развитие внутреннего водного транспорта.

Задача 7. Повышение уровня безопасности на водном транспорте.

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

Показатель	ед. изм.	2013 год	к концу 2016 года	к концу 2020 года
Присоединение к международным договорам в области морского транспорта	ед.	0	4	7
Увеличение количества морских и речных терминалов	ед.	0	6	9
Модернизация паромных речных переправ	ед.	0	1	2
Увеличение количества сухогрузных судов	ед.	2	5	20
Увеличение количества судоремонтно-судостроительных заводов	ед.	0	0	1
Доведение доли национальных кадров в составе экипажей судов	%	52	55	65
Уровень обновления технического флота	%	64	70	78
Повышение уровня обеспеченности береговой инфраструктурой	%	41	45	50
Снижение аварийности на 100 судов морского и речного транспорта	%	2,1	1,4	1,2
Доведение общего количества судов специального водного транспорта Комитета транспортного контроля	ед.	15	19	27

Гражданская авиация

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

Целевые индикаторы:

Индикатор	ед. изм.	2013 год	к концу 2016 года	к концу 2020 года
Увеличение объема транзитных авиаперевозок до	млн. сам/км	166,5	197,2	328,8
Увеличение числа международных воздушных сообщений и международных маршрутов	ед.	79	89	128
Доля районных центров, имеющих местные воздушные линии, от общего количества районных центров в стране (175)	%	1,7	2,3	11,4
Увеличение количества перевезенных казахстанскими авиакомпаниями пассажиров	млн. чел.	4,9	7,1	10,8
Увеличение количества обслуженных пассажиров в аэропортах Республики Казахстан	млн. чел.	9,7	10,0	11,9
Доля пассажирских терминалов аэропортов, соответствующих уровню сервиса по классификации ИАТА не ниже класса С	%	0	11	28
Доля (количество) авиакомпаний, задействованных на регулярных авиаперевозках, прошедших аудит IOSA	%	20	60	80

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

Задача 1. Совершенствование нормативного правового обеспечения отрасли гражданской авиации.

Задача 2. Развитие наземной инфраструктуры.

Задача 3. Развитие малой авиации.
Задача 4. Обновление парка воздушных судов.
Задача 5. Развитие и либерализация рынка авиаперевозок.
Задача 6. Подготовка кадров.
Задача 7. Повышение уровня безопасности полетов и авиационной безопасности.
Задача 8. Повышение эффективности использования воздушного пространства.
Задача 9. Обеспечение экологической безопасности.

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

Показатель	ед. изм.	2013 год	К концу 2016 года	к концу 2020 года
Реконструкция аэровокзальных комплексов аэропортов	ед.	1	5	10
Реконструкция взлетно-посадочных полос аэродромов	ед.	1	1	6
Реконструкция аэродромов местной воздушной линии с искусственной взлетно- посадочной полосой	ед.	0	0	5
Строительство грунтовых аэродромов местной воздушной линии	ед.	0	0	11
Количество аэропортов, имеющих категорию ИКАО	ед.	12	14	18
Количество аэродромов, имеющих 1 категорию ИКАО	ед.	10	10	14
Количество аэродромов, имеющих 2 категорию ИКАО	ед.	1	2	2
Количество аэродромов, имеющих 3 категорию ИКАО	ед.	2	2	2
Количество международных аэропортов - хабов	ед.	3	3	4
Прохождение аудита по безопасности наземного обслуживания ISAGO аэропортами Республики Казахстан	ед.	1	4	14
Приобретение воздушных судов западного типа, в том числе путем операционного лизинга	ед.	17	14	31
Приобретение, а также ремоторизация воздушных судов для обслуживания внутриобластных маршрутов	ед.	-	6	30
Количество межправительственных соглашений по переходу на регулирование частот между парами городов	ед.	4	11	30
Количество межправительственных соглашений по увеличению состава назначенных авиаперевозчиков и разрешенных пунктов	ед.	3	5	9
Доведение доли национальных кадров в составе экипажей судов	%	69	70	80
Доля нормативных правовых актов, соответствующих стандартам ИКАО	%	100	100	100

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

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

Целевые индикаторы:

Индикатор	ед. изм.	2013 год	к концу 2016 года	к концу 2020 года
Увеличение объема транзитных грузов по территории Республики Казахстан	млн. тонн	17,7	22	31
Улучшение позиции Казахстана в индексе эффективности логистики (LPI) Всемирного банка	место	8 6 (2012 год)	60	40
Увеличение доходов от транзитных перевозок в 2 раза	млн. тенге	157,8	205	280

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

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

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

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

Задача 4. Улучшение эффективности логистики Казахстана.

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

Задача 6. Обеспечение единой системы правового регулирования транзитных грузов по территории Республики Казахстан.

Задача 7. Институциональное реформирование транспортно-логистической отрасли.

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

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

в разделе «5. Основные направления и пути достижения поставленных целей Программы»:

в подразделе «Железнодорожный транспорт»:

главу «Задача 1. Формирование оптимальной системы функционирования железнодорожной отрасли и создание условий для конкурентоспособности и развития национальных перевозчиков грузов и пассажиров» изложить в следующей редакции:

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

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

Целевая модель отрасли предполагает организационное разделение перевозочной деятельности и магистральной железнодорожной сети (далее — МЖС) и включает три вида деятельности:

1) грузовые перевозки;

2) пассажирские перевозки;

3) услуги МЖС.

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

Национальные перевозчики будут входить в состав холдинговой структуры АО « Национальная компания «Қазақстан темір жолы» (далее — АО «НК «КТЖ») наряду с компанией - оператором инфраструктуры.

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

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

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

Реорганизация корпоративной структуры группы компаний АО «НК «КТЖ».

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

1) корпоративный центр;

2) национальный оператор инфраструктуры;

3) национальный перевозчик грузов;

4) национальный перевозчик пассажиров;

5) национальный мультимодальный транспортно-логистический оператор;

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

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

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

Государственное регулирование.

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

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

Тарифы на услуги МЖС останутся регулируемыми государством.

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

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

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

в главе «Задача 2. Развитие грузовых перевозок»:

часть шестую исключить;

дополнить частями семь, восемь, девять, десять следующего содержания:

«В связи с отсутствием в национальных законодательствах России и Белоруссии (

стран Единого экономического пространства и Евразийского экономического союза) положений, предусматривающих доступ независимых перевозчиков к услугам инфраструктуры, формирование общего рынка услуг перевозок только на территории Республики Казахстан влечет за собой определенные риски в дальнейшем развитии национального рынка транспортных услуг в Республике Казахстан.

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

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

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

в главе «Задача 3. Развитие пассажирских перевозок»:

в части четвертой:

слова «до 2014 года» исключить;

в главе «Задача 4. Развитие и модернизация железнодорожной инфраструктуры »:

части вторую и третью изложить в следующей редакции:

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

1) строительство железнодорожной линии «Жезказган - Бейнеу» - 1036 км.;

2) строительство железнодорожной линии «Аркалык - Шубарколь» - 214 км.;

3) строительство железнодорожной линии в обход станций Алматы — 74,7 км.;

4) строительство железнодорожных линий к объектам береговой инфраструктуры порта Курык - 14 км.

Кроме того, будут осуществлены модернизация около 6 ООО км верхнего строения пути и электрификация железнодорожного участка «Мойынты - Актогай.»;

в главе «Задача 6. Обновление и модернизация основных средств производства железнодорожной отрасли»:

часть первую изложить в следующей редакции:

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

часть четвертую изложить в следующей редакции:

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

часть пятую изложить в следующей редакции:

«С целью снижения износа грузового парка вагонов также будут осуществляться работы по увеличению ресурса узлов и деталей существующих вагонов за счет их модернизации при плановом ремонте и ремонте с продлением срока службы. В целом в рамках Программы около 3 000 грузовых вагонов пройдут капитальный ремонт.»;

в главе «Задача 7. Обеспечение железнодорожной отрасли квалифицированными кадровыми ресурсами»:

в части пятой:

слова «к концу 2016 года» заменить словами «к 2020 году»;

главу «Задача 8. Развитие отечественного железнодорожного машиностроения» дополнить частью следующего содержания:

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

дополнить главой следующего содержания:

«Задача 9. Повышение уровня безопасности перевозок

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

Обеспечение безопасности в сфере железнодорожного транспорта является важнейшим элементом деятельности всех субъектов рынка железнодорожных услуг.

Вместе с тем, исторически сложившаяся практика обеспечения безопасности перевозок только усилиями национальной компании не соответствует существующей и целевой институциональной структуре отрасли и не может обеспечить надежный уровень и системное улучшение безопасности железнодорожного транспорта на долгосрочную перспективу ввиду невозможности наделения национальной компании соответствующими юридическими полномочиями.

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

в подразделе «Автодорожная отрасль»:

в главе «Задача 1. Обеспечение магистральных связей межрегионального

сообщения» часть первую дополнить абзацем следующего содержания:

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

в части второй цифры «48» заменить цифрами «52»;

в главе «Задача 2. Сокращение отставания межремонтных циклов капитального и среднего ремонта, а также переход на бездефектное содержание»:

часть вторую изложить в следующей редакции:

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

в главе «Задача 3. Совершенствование механизмов финансирования отрасли»:

часть пятую изложить в следующей редакции:

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

в главе «Задача 6. Создание благоприятной институциональной среды для развития и повышения качества придорожного сервисного обслуживания»:

в части четвертой:

цифры «31», «129» заменить соответственно цифрами «17», «143»;

в главе «Задача 7. Сближение интересов государства и гражданского общества по актуальным вопросам в дорожном секторе» часть четвертую изложить в следующей редакции:

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

в подразделе «Автомобильный транспорт»:

в главе «Задача 1. Развитие инфраструктуры автотранспортной отрасли и

строительство автостанций и остановочных пунктов»:

в части первой:

слова «и реконструкции существующих» исключить;

главу «Задача 1. Развитие инфраструктуры автотранспортной отрасли и строительство автостанций и остановочных пунктов» дополнить частью следующего содержания:

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

главу «Задача 2. Модернизация существующих автовокзалов и автостанций для приведения в соответствие с установленными требованиями» изложить в следующей редакции:

«Задача 2. Модернизация существующих автовокзалов и автостанций для приведения в соответствие с установленными требованиями

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

Поэтому внедрение национальных стандартов и повышение требований на услуги автовокзалов и автостанций, предусматривающих развитие электронного билетирования, информационного обеспечения пассажиров и населения о процессе перевозок, создание необходимых условий для лиц с ограниченными возможностями, соблюдение санитарно- гигиенических требований и температурных режимов, обеспечение охраны и безопасности, поведение персонала является важным аспектом.

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

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

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

в главе «Задача 3. Обеспечение населенных пунктов регулярными автобусными сообщениями»:

часть пятую изложить в следующей редакции:

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

главу «Задача 4. Увеличение количества официальных перевозчиков такси» изложить в следующей редакции:

«Задача 4. Увеличение количества официальных перевозчиков такси

В Казахстане бизнес таксомоторных перевозок находится на первоначальном этапе развития.

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

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

Также будут автоматизироваться таксомоторные услуги в целях получения населением качественных заказов такси через телекоммуникационные ресурсы и осуществления оплаты оказанных услуг безналичным расчетом.»;

главу «Задача 5. Увеличение доли участия отечественных перевозчиков на рынке международных автотранспортных услуг» изложить в следующей редакции:

«Задача 5. Увеличение доли участия отечественных перевозчиков на рынке международных автотранспортных услуг

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

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

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

Для расширения географии перевозок грузов будет созданы условия для отечественных автоперевозчиков путем заключения дополнительных межправительственных соглашений с иностранными государствами, которыми предусматриваются условия перевозок грузов и порядок оперативного решения актуальных вопросов.»;

в главе «Задача 6. Обеспечение эксплуатационной безопасности парка АТС»:

часть первую изложить в следующей редакции:

«В целях повышения безопасности, развития, а также эффективности транспортной инфраструктуры на дорогах Республики Казахстан в 2014 - 2020 годах планируется внедрить компоненты интеллектуальной транспортной системы, также создания благоприятных условий для снижения смертности от последствий дорожно-транспортных происшествий на территории Республики Казахстан будет создана система экстренного вызова при авариях и катастрофах (далее — ЭВАК).»;

дополнить главой следующего содержания:

«Задача 7. Сокращение барьеров при осуществлении перевозок автомобильным транспортом

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

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

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

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

Кроме того, в рамках внедрения интеллектуальной транспортной системы (далее - ИТС) будет разработана подсистема «Транзитный трафик», позволяющая осуществлять

мониторинг скорости доставки грузов, определять места наибольшего количества задержания автотранспорта с целью их дальнейшего устранения.

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

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

в подразделе «Водный транспорт»:

заголовок главы «Задача 1. Расширение портовой инфраструктуры» изложить в следующей редакции:

«Задача 1. Увеличение пропускной способности морских портов;

главу «Задача 1. Увеличение пропускной способности морских портов» дополнить частью один:

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

дополнить частью седьмой в следующей редакции:

«В долгосрочной перспективе при возникновении потребности в дополнительном обеспечении перевалки экспортных и транзитных грузов возможны модернизация порта Баутино и строительство новых мощностей в порту Курык.»;

главу «Задача 3. Повышение конкурентоспособности национального флота» изложить в следующей редакции:

«Задача 3. Повышение конкурентоспособности национального флота

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

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

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

флаги.

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

В этой связи законодательно закреплено создание Международного судового реестра Республики Казахстан. Данный реестр предусматривает освобождение от налога на транспорт зарегистрированных в нем судов. Однако для дальнейшего повышения конкурентоспособности казахстанского торгового флота необходима проработка вопроса оказания мер государственной поддержки в части предоставления налоговых преференций и послаблений на уровне, оказываемом прикаспийскими государствами собственному флоту.

Также необходимо проработать с отечественными компаниями вопрос изменения условий реализации экспортных грузов с FOB порт Актау на CIF для обеспечения перевозки грузов, переваливаемых через морские порты Республики Казахстан казахстанскими судами.

Данные меры позволят повысить инвестиционную привлекательность приобретения новых судов.»;

в подразделе «Гражданская авиация»:

в главе «Задача 2. Развитие наземной инфраструктуры» части шестую, седьмую изложить в следующей редакции:

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

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

дополнить частями восьмой, девятой следующего содержания:

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

С целью улучшения качества обслуживания пассажиров планируется внедрение платформы автоматизированной регистрации. Так же, необходимо внедрение системы

автоматизированного отображения полетного статуса на табло. Дополнительно рекомендуется внедрение оперативной системы базы данных для эффективных мероприятий обслуживания воздушных судов в аэропортах с пассажиропотоком более 300 тысяч пассажиров.»;

главу «Задача 3. Развитие малой авиации» изложить в следующей редакции:

«Задача 3. Развитие малой авиации

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

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

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

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

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

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

В целом для развития малой авиации будут задействованы средства из местного и республиканского бюджета, а также привлечены частные инвесторы.»;

в главе «Задача 5. Либерализация рынка авиаперевозок» заголовок изложить в следующей редакции:

«Задача 5. Развитие и либерализация рынка авиаперевозок»;

дополнить частью следующего содержания:

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

главу «Задача 6. Подготовка кадров» изложить в следующей редакции:

«Задача 6. Подготовка кадров

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

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

В 2014 году будут определены основные направления в профессиональной подготовке в соответствии с потребностями авиапредприятий, которые будут реализованы в авиационных учебных центрах.

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

На базе Академии гражданской авиации в 2014 - 2015 гг. планируется открытие учебного центра по подготовке летного-технического персонала, который будет соответствовать европейским стандартам. Также будут созданы центры для подготовки летного персонала и специалистов по техническому обслуживанию воздушных судов с техническим и профессиональным, высшим и после вузовским образованием. Профессиональная подготовка авиационного персонала будет осуществляться за счет обучающегося персонала и по государственному заказу.

Расширена сфера деятельности учебного центра профессионального обучения РГП «Казаэронавигация» для обучения специалистов отрасли гражданской авиации. Планируется создание отраслевого учебного центра, соответствующего международным стандартам, с последующей поэтапной реструктуризацией в

самостоятельную единицу. К 2017 году на базе данного учреждения планируется осуществлять профессиональную подготовку с ведущими авиационными учебными центрами Европы и обеспечить привлекательность для обучения иностранных специалистов. Также планируется вступление в систему учебных центров ИКАО TRAIN AIR PLUS. Кроме того, будет рассматриваться вопрос создания центра тренажеров современных эксплуатируемых национальными компаниями типов ВС Boeing, Airbus и др.

С 2015 года по международной стипендии Президента Республики Казахстан « Болашак» (далее — программа «Болашак») будут ежегодно предусмотрены стажировка и переподготовка инструкторов авиационных учебных центров, а также подготовка авиационных специалистов.

Для формирования целевой заявки в транспортной отрасли в 2014 году будет определен список ведущих зарубежных высших учебных заведений для обучения по программам магистратуры и докторантуры PhD, а также специализированных центров по повышению квалификации в рамках стажировок по программе «Болашак».

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

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

дополнить главами «Задача 7», «Задача 8», «Задача 9» следующего содержания:

«Задача 7. Повышение уровня безопасности полетов и авиационной безопасности.

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

В соответствии с действующим законодательством об использовании воздушного пространства к 2017 году будет разработана программа по безопасности полетов, которая определит пороговые значения и целевые индикаторы безопасности полетов гражданской авиации Казахстана. Также предусматривается создание программы надзора по всем направлениям деятельности Комитета гражданской авиации Министерства по инвестициям и развитию Республики Казахстан, которая позволит создать систему, способную в полном объеме удовлетворить все требования по безопасности полетов.

Кроме того, с целью автоматизации процесса постоянного государственного

контроля и надзора будут внедрены передовые технологии для передачи, обработки и хранения первичной информации, поступающей от субъектов отрасли гражданской авиации Республики Казахстан на основе автоматизированной система учета данных.

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

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

Задача 8. Повышение эффективности использования воздушного пространства

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

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

Технологической базой для увеличения пропускной способности являются развитие эффективных автоматизированных систем управления воздушного движения, использование возможностей связи основанной на цифровых технологиях, навигации, основанной на характеристиках с внедрением передовых приложении и локации с дополнительным автоматическим зависимым наблюдением.

Для поддержания необходимого уровня безопасности полетов высокий приоритет имеют внедрение системы управления безопасностью полетов, а так же развитие системы поисково-спасательного обеспечения полетов в соответствии с международными трендами. Дополнительно развитие систем контроля качества,

систем управления безопасностью и управление аэронавигационной информации будут способствовать поддержанию высокого уровня безопасности полетов.

Задача 9. Обеспечение экологической безопасности.

Повышение экологической безопасности воздушного транспорта предусматривает формирование долговременной государственной политики по снижению вредного воздействия авиации на окружающую среду с учетом рекомендаций ИКАО. Данные меры включают:

1) планомерное повышение сертификационных требований к создаваемой авиационной технике;

2) введение ограничений на поставку в казахстанский парк воздушных судов, имеющих низкие показатели экологичности;

3) экономическое стимулирование экологической модернизации эксплуатируемых воздушных судов или их замены авиакомпаниями.

Кроме того, предусматриваются внедрение оптимальных по шуму и выхлопам воздушных судов в условиях их повседневной эксплуатации и введение ограничений на полеты отдельных типов самолетов, наносящих наибольший вред окружающей среде, вплоть до запрета полетов.

Вместе с тем, планируется совершенствование систем обеспечения контроля за соблюдением экологических стандартов и норм при деятельности воздушного транспорта, а также санитарных, ветеринарных норм и требований фитоконтроля.

В целом, за счет применения более экологичных самолетов, совершенствования расстановки и использования парка воздушных судов в соответствии с пассажиропотоками и дальностью рейсов, разработки и усовершенствования методов летной эксплуатации, а также внедрения новых аэродромных машин и механизмов будет достигаться энергосбережение на воздушном транспорте.

В перспективе, меры в рамках реализации политики по снижению вредного воздействия авиации на окружающую среду позволят:

1) прекратить в период после 2017 года эксплуатацию на территории Казахстана воздушных судов, не удовлетворяющих по авиационному шуму требованиям Конвенции о международной гражданской авиации, а к 2030 году — не удовлетворяющих в целом требованиям Конвенции о международной гражданской авиации;

2) качественно снизить при взлете и посадке авиационный шум и уровень эмиссии.»;

в подразделе «Развитие и интеграция транспортно-логистической системы Республики Казахстан в международную транспортную систему»:

главу «Задача 3. Оптимизация экспортных, импортных и транзитных операций на территории Казахстана» изложить в следующей редакции:

«Задача 3. Оптимизация экспортных, импортных и транзитных операций на

территории Казахстана

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

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

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

1) сбор информации, анализ процедур, отмена ненужных формальностей;

2) упрощение, гармонизация и стандартизация формальностей;

3) создание условий для выполнения упрощенных процедур и формальностей.

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

С учетом экономической безопасности единой таможенной территории, будут приниматься меры по дальнейшему укреплению таможенных постов, расположенных на внешних рубежах Таможенного союза, проводятся их реконструкция, модернизация и дооснащение техники, позволяющие увеличить грузопоток.

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

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

1) объединение ряда административных документов в единый документ;

2) совместная обработка: принципы «единого окна» и «единой остановки»;

3) компьютеризация таможенной очистки.

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

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

«Единое окно» представляет собой систему, позволяющую перевозчику предоставлять всю необходимую информацию в электронном виде или на бумаге лишь одному ведомству для соблюдения требований, предъявляемых ко всей экспортно/ импортной документации.

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

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

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

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

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

Создание условий для развития инфраструктуры транспортно-логистических центров потребует:

1) создания многополосных пограничных пунктов пропуска в целях устранения

эффекта «узкого горлышка», связанного с ограниченным количеством полос перемещения транспортных средств;

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

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

раздел «7. Этапы реализации Программы» изложить в следующей редакции:

«7. Этапы реализации Программы

Реализация Программы будет осуществляться в два этапа:

1 этап: 2014 - 2020 годы;

2 этап: 2021 - 2030 годы.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

В целях снижения имеющегося высокого износа подвижного состава будет обновлен парк локомотивов, грузовых и пассажирских вагонов, в том числе казахстанского производства, что повысит уровень казахстанского содержания в отрасли, а также повлияет на развитие перевозок в республиканском и региональном железнодорожных сообщениях.

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

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

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

В период с 2014 по 2020 годы с учетом необходимой потребности населенные

пункты будут обеспечены инфраструктурой пассажирских перевозок, что в свою очередь позволит развить маршрутную сеть. Это позволит 100 % охватить населенные пункты регулярным автобусным сообщением и обеспечить удовлетворенность населения качеством пассажирских перевозок на уровне 85 %.

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

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

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

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

При этом для обеспечения загрузки своих судов с отечественными грузоотправителями будет проработан вопрос изменения условий реализации экспортных грузов с FOB порт Актау на CIF.

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

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

К 2020 году в сфере гражданской авиации будут создана нормативно-правовая база, отвечающая международным требованиям, налажено взаимодействие с сопредельными государствами в сфере гражданской авиации, созданы современная система безопасности полетов и авиационной безопасности, а также развитая сеть воздушных сообщений. Гражданская авиация будет в достаточном объеме обеспечена авиатопливом.

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

Планируется создание современной национальной транспортно-логистической системы, позволяющей увеличить объем транзитных перевозок к 2030 году в 4 раза (до 60 млн. тонн) всеми видами транспорта, а также вывести Казахстан по показателю « Качество инфраструктуры железных дорог» Индекса глобальной

конкурентоспособности на 20 место. Будут приняты меры по развитию регионального сотрудничества и снижению логистических затрат при использовании торговых коридоров, а также расширены возможности провайдеров логистических услуг, в том числе за счет повышения квалификации логистических провайдеров.

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

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

1. Отделение естественно-монопольных услуг от перевозочной деятельности.

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

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

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

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

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

В условиях либерализации мировой торговли АО «НК «КТЖ» при наличии жесткой конкуренции необходимы свобода в ценообразовании и возможность адаптации бизнес-процессов к современным условиям, для того чтобы иметь возможность ответить на вызовы рынка.

Будет обеспечено достижение всех целевых индикаторов, установленных в рамках

Программы, что в свою очередь создаст опережающую инфраструктуру транспортной системы Казахстана.

2. Повышение энергоэффективности железнодорожного транспорта.

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

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

Также главной целью второго периода является достижение 80 позиции по показателю «Качество дорог» ГИК Всемирного экономического форума посредством доведения странового показателя международного индекса ровности IRI с 11,7 в 2013 году до 8,2 к 2030 году, тем самым в 2 раза сократить экономические издержки общества, в том числе за счет сокращения ДТП, времени в пути и операционных издержек по эксплуатации автотранспортных средств.

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

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

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

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

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

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

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

3) увеличение сроков службы дорожных конструкций

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

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

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

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

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

инвестиционных проектов.

Таким образом, целостность и системность решения поставленных задач по созданию автодорожной инфраструктуры, способной удовлетворять потребности экономики и населения в качественных и безопасных автомобильных дорогах, позволят в 3 и более раза сократить экономические издержки общества от издержек текущего состояния национальной дорожной системы. Тем самым, Республика Казахстан по показателю «Качество дорог» глобального индекса конкурентоспособности Всемирного экономического форума имеет потенциал войти в 80 и выше, который в свою очередь позволит приблизиться к цели по вхождению в 30 самых конкурентоспособных инновационных экономик мира 21 века.

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

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

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

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

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

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

Немаловажным является применение экологически чистого транспорта и

технологий, позволяющих повысить энергоэффективность отрасли пассажирского транспорта.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

. тонн), сохранит свое главенствующее положение.

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

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

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

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

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

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

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

В условиях жесткой конкуренции принятые меры в соответствии с законодательством Республики Казахстан по поэтапной либерализации отрасли позволят казахстанским авиакомпаниям создать развитые сеть авиамаршрутов, охватывающую все континенты мира. Высочайший уровень комфорта Skytrax и современный безопасный парк воздушных судов привлекут значительный пассажиропоток из стран Центральной Азии и СНГ, а также транзитных пассажиров

между Европой и Азией. Эффективность принятых мер будет оценена по итогам вхождения национального авиаперевозчика в 3-ку крупнейших авиакомпании СНГ и 100 крупнейших авиакомпаний мира (пасс/оборот, млн. пасс/км, рейтинг Airlines Inform).

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

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

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

2. Настоящий Указ вводится в действие со дня его подписания.

Президент

Республики Казахстан *Н. Назарбаев*

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