

УТВЕРЖДЕНА  
Постановлением Правительства  
Республики Казахстан  
№ \_\_\_ от « \_\_\_ » декабря 2019 г.



ГОСУДАРСТВЕННАЯ ПРОГРАММА  
инфраструктурного развития  
Республики Казахстан

«Нұрлы Жол»

на 2020 – 2025 гг.

Министерство индустрии и инфраструктурного развития  
Республики Казахстан

г. Нур-Султан, 2019 год

## СОДЕРЖАНИЕ

<b>1. Паспорт Программы .....</b>	<b>3</b>
<b>2. Введение .....</b>	<b>5</b>
<b>3. Анализ текущей ситуации .....</b>	<b>6</b>
3.1. Общие показатели и факторный анализ .....	6
3.2. Автодорожная инфраструктура и автоперевозки .....	12
3.3. Железнодорожная инфраструктура и перевозки .....	23
3.4. Инфраструктура водного транспорта и перевозки морским и речным транспортом .....	32
3.5. Инфраструктура воздушного транспорта и авиаперевозки.....	42
3.6. Транзит и транспортно-логистическая инфраструктура .....	49
<b>4. Цель, задачи, целевые индикаторы и показатели результатов реализации Программы.....</b>	<b>61</b>
4.1. Задача 1. Инфраструктурное обеспечение территорий и транспортных связей между ними. ....	62
4.2. Задача 2. Содействие привлечению «Большого транзита» и реализации экспортной политики посредством развития эффективной транзитной, экспортной и логистической инфраструктуры. ....	63
4.3. Задача 3. Повышение технологической, научно-методической и ресурсной обеспеченности инфраструктурного комплекса. ....	64
4.4. Задача 4. Повышение экономической эффективности и конкурентоспособности субъектов транспортной инфраструктуры и перевозчиков. ....	64
4.5. Задача 5. Повышение эксплуатационной и экологической безопасности транспортной инфраструктуры. ....	65
<b>5. Основные направления, пути достижения цели и соответствующие им меры.....</b>	<b>67</b>
5.1. Реализация Задачи 1. «Инфраструктурное обеспечение территорий и транспортных связей между ними».....	67
5.2. Реализация Задачи 2. «Содействие привлечению «Большого транзита» и реализации экспортной политики посредством развития эффективной транзитной, экспортной и логистической инфраструктуры».....	72
5.3. Реализация Задачи 3. «Повышение технологической, научно-методической и ресурсной обеспеченности инфраструктурного комплекса» .....	80
5.4. Реализация Задачи 4. Повышение экономической эффективности и конкурентоспособности субъектов транспортной инфраструктуры и перевозчиков.....	89
5.5. Реализация Задачи 5. «Повышение эксплуатационной и экологической безопасности транспортной инфраструктуры».....	95
<b>6. Необходимые ресурсы .....</b>	<b>99</b>

## 1. Паспорт Программы

1.	<b>Наименование Программы</b>	Государственная программа инфраструктурного развития Республики Казахстан «Нұрлы Жол» на 2020 – 2025 гг.
2.	<b>Основание для разработки</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Стратегический план развития Республики Казахстан до 2025 года, утвержденный Указом Президента Республики Казахстан от 15 февраля 2018 года № 636.</li> <li>2) Общенациональный план мероприятий по реализации Послания Главы государства народу Казахстана от 5 октября 2018 года «Рост благосостояния казахстанцев: повышение доходов и качества жизни», утвержденный Указом Президента Республики Казахстан от 11 октября 2018 года № 633.</li> <li>3) Указ Президента Республики Казахстан от 19 июня 2019 года № 27 «О мерах по реализации предвыборной программы Президента Республики Казахстан «Благополучие для всех! Преемственность. Справедливость. Прогресс» и предложений, полученных в ходе общенациональной акции «Бірге»».</li> </ol>
3.	<b>Государственный орган, ответственный за разработку Программы</b>	Министерство индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан
4.	<b>Государственные органы, ответственные за реализацию Программы</b>	Центральные и местные государственные органы Республики Казахстан
5.	<b>Цель Программы</b>	Содействие экономическому росту и повышению уровня жизни населения страны посредством создания эффективной и конкурентоспособной транспортной инфраструктуры, развития транзита и транспортных услуг, совершенствования технологической и институциональной среды.
6.	<b>Задачи</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Инфраструктурное обеспечение территорий и транспортных связей между ними.</li> <li>2. Содействие привлечению «Большого транзита» и реализации экспортной политики посредством развития эффективной транзитной, экспортной и логистической инфраструктуры.</li> <li>3. Повышение технологической, научно-методической и ресурсной обеспеченности инфраструктурного комплекса.</li> <li>4. Повышение экономической эффективности и конкурентоспособности субъектов транспортной инфраструктуры и перевозчиков.</li> <li>5. Повышение эксплуатационной и экологической безопасности транспортной инфраструктуры.</li> </ol>
7.	<b>Сроки реализации</b>	Реализация Программы планируется в течение <b>шести</b> лет с 2020 по 2025 год.
8.	<b>Целевые индикаторы</b>	В результате реализации Программы планируется

		<p>достижение следующих целевых индикаторов:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) В 2025 году обеспечение роста ВДС «Транспорт и складирование» на 21,9% к 2019 году;</li> <li>2) В 2025 году обеспечение роста производительности труда «Транспорт и складирование» на 39,9% к уровню 2016 года;</li> <li>3) В 2025 году обеспечение роста инвестиций в основной капитал в сфере «Транспорт и складирование» на 308% к уровню 2016 года;</li> <li>4) В течение 2020-2025 гг. в транспортной отрасли будет создано 550,7 тыс. рабочих мест, в том числе 48,5 тыс. постоянных и 502,2 тыс. временных.</li> <li>5) В 2025 году доля автомобильных дорог республиканского значения в хорошем и удовлетворительном состоянии будет доведена до 100%, областного и районного значения – до 95%;</li> <li>6) Место Казахстана в глобальном рейтинге конкурентоспособности ВЭФ по показателю «Инфраструктура» улучшится на 18 позиций;</li> <li>7) Место Казахстана в рейтинге Всемирного банка по показателю «Эффективность логистики» (LPI) улучшится на 21 позицию.</li> </ol>																					
9.	<p><b>Источники и объемы финансирования</b></p>	<p>Источниками финансирования реализации мероприятий и проектов Программы предусматриваются: республиканский и местные бюджеты, средства международных финансовых организаций, государственно-частное партнерство, а также частные инвестиции на общую индикативную сумму <b>5 559 439 млн. тенге</b>, в том числе:</p> <table border="1" data-bbox="686 1310 1412 1769"> <thead> <tr> <th>Источники финансирования</th> <th>Сумма (млн. тенге)</th> <th>Доля, %</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Республиканский бюджет</td> <td>3 794 631</td> <td>68,3%</td> </tr> <tr> <td>в т.ч. Международные финансовые организации</td> <td>522 627</td> <td>13,7%</td> </tr> <tr> <td>Местные бюджеты</td> <td>715 288</td> <td>12,9%</td> </tr> <tr> <td>ГЧП и частные инвестиции</td> <td>719 962</td> <td>12,9%</td> </tr> <tr> <td>Собственные средства национальных и государственных компаний</td> <td>329 558</td> <td>5,9%</td> </tr> <tr> <td><b>Итого по Программе:</b></td> <td><b>5 559 439</b></td> <td><b>100,0%</b></td> </tr> </tbody> </table>	Источники финансирования	Сумма (млн. тенге)	Доля, %	Республиканский бюджет	3 794 631	68,3%	в т.ч. Международные финансовые организации	522 627	13,7%	Местные бюджеты	715 288	12,9%	ГЧП и частные инвестиции	719 962	12,9%	Собственные средства национальных и государственных компаний	329 558	5,9%	<b>Итого по Программе:</b>	<b>5 559 439</b>	<b>100,0%</b>
Источники финансирования	Сумма (млн. тенге)	Доля, %																					
Республиканский бюджет	3 794 631	68,3%																					
в т.ч. Международные финансовые организации	522 627	13,7%																					
Местные бюджеты	715 288	12,9%																					
ГЧП и частные инвестиции	719 962	12,9%																					
Собственные средства национальных и государственных компаний	329 558	5,9%																					
<b>Итого по Программе:</b>	<b>5 559 439</b>	<b>100,0%</b>																					

## 2. Введение

Услуги транспортной отрасли необходимы практически на каждом этапе производства и потребления продукции, начиная с добычи и переработки сырья и ресурсов, и заканчивая доставкой готовой продукции её конечному потребителю, в том числе на внешние рынки.

Транспорт вносит огромный вклад в формирование цепочек добавленной стоимости и производственных издержек и, таким образом, оказывает существенное влияние на конкурентоспособность продукции и экономики государства в целом. При этом функционирование транспортной отрасли невозможно без обеспечения населения и бизнеса эффективной и достаточной транспортной инфраструктурой общего пользования, что является прямой обязанностью и функцией государства.

Государственная программа инфраструктурного развития Республики Казахстан «Нұрлы Жол» на 2020-2025 гг. (далее – «Программа») является комплексным межотраслевым программным документом, разработанным Министерством индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан (далее – «МИИР») во исполнение пункта 60 Общенационального плана мероприятий по реализации Послания Главы государства народу Казахстана от 5 октября 2018 года «Рост благосостояния казахстанцев: повышение доходов и качества жизни», утвержденного Указом Президента Республики Казахстан от 11 октября 2018 года № 633.

Разработка Программы выполнена в увязке с целями и приоритетами Стратегического плана развития Казахстана до 2025 года и направлена на содействие дальнейшему экономическому росту и повышению уровня жизни населения Республики Казахстан посредством развития эффективной и конкурентоспособной транспортной инфраструктуры, транзита и транспортных услуг, а также совершенствования технологической и институциональной среды функционирования транспортно-коммуникационного комплекса.

Программа будет способствовать реализации стратегического курса развития государства в целом через решение актуальных задач, стоящих перед отраслями транспортно-инфраструктурного комплекса. Также, Программа призвана придать устойчивость достигнутым положительным результатам реализации государственной программы инфраструктурного развития на 2015-2019 гг.<sup>1</sup> и обеспечить завершение переходящих инфраструктурных проектов транспортной отрасли, инициированных в рамках ее реализации.

---

<sup>1</sup> Утверждена Указом Президента Республики Казахстан от 6 апреля 2015 года № 1030, утратила силу Указом Президента Республики Казахстан от 19 апреля 2019 года № 29.

### 3. Анализ текущей ситуации

#### 3.1. Общие показатели и факторный анализ

Транспортная отрасль является одним из важнейших секторов экономики Казахстана, доля которого в структуре ВВП в 2017 году составила 7,4%, при этом валовая добавленная стоимость услуг транспорта в годовом выражении практически достигла 4 трлн. тенге.

За последние 10 лет объем перевезенных грузов всеми видами транспорта вырос в 1,9 раза с 2,1 млрд. т в 2007 году до 4,1 млрд. т в 2018 году. Грузооборот за аналогичный период вырос 1,7 раза с 350 453,6 млн. ткм до 609 533,2 млн. ткм, в среднем увеличиваясь на 5,3 % ежегодно.

Рост перевозки пассажиров составил 1,9 раза с 11 807 млн. человек в 2009 году до 23 013 млн. человек в 2018 году. Пассажиروоборот за данный период вырос в 2,2 раза с 130 834 млн. пкм до 281 484,1 млн. пкм.

Наблюдаемая тенденция стабильно растущего спроса на услуги транспорта со стороны населения и бизнеса свидетельствует о **важнейшей социально-экономической роли** транспортной отрасли в развитии Республики Казахстан.

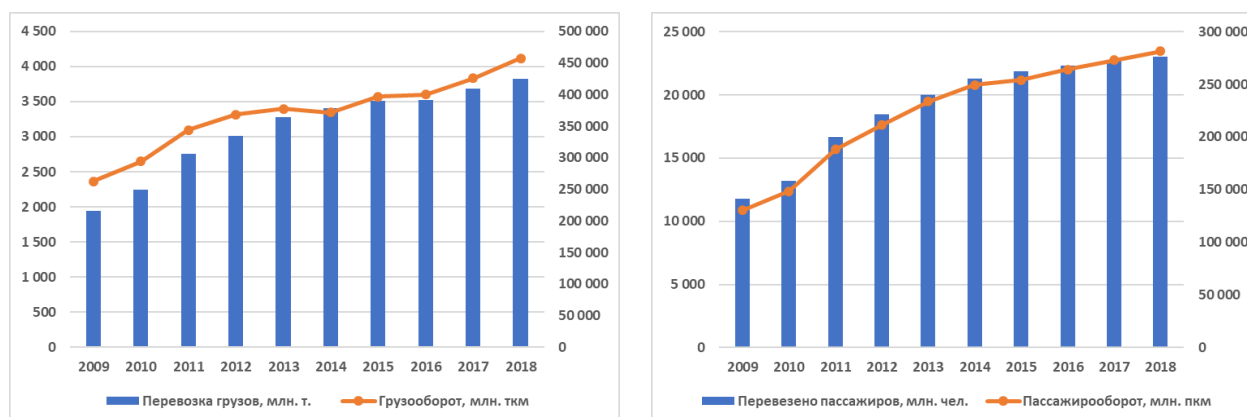


Рис. 1. Динамика объема услуг транспорта в 2009-2018 гг.

В свою очередь, развитие конкурентоспособной транспортной отрасли определяется совокупностью множества внешних и внутренних факторов, как правило, задаваемых крупными транснациональными игроками и более развитыми экономиками.

Для выявления политических (P), экономических (E), социальных (S), технологических (T), экологических (E) и правовых (L) аспектов внешней среды, влияющих на функционирование и развитие транспортной отрасли Казахстана, в данной Программе использован PESTEL-анализ, результаты которого были приняты во внимание при определении направлений развития транспортной отрасли в целом и транспортной инфраструктуры в частности.

Рассмотренные группы факторов и оценка их влияния резюмированы в таблице 1 ниже.

**Таблица 1. PESTEL-анализ транспортной отрасли Казахстана**

	Группы факторов	Влияние
(P) – политические	1. Региональная интеграция и присоединение к новым межправительственным соглашениям	• Дальнейшая региональная интеграция будет способствовать росту грузопотоков, требуя наращивания пропускной способности и сервисного уровня транспортной системы Казахстана.
	2. Международные торговые войны	• Резкие колебания цен на энергоносители обуславливают высокую волатильность национальной валюты и существенные перепады в объемах спроса на услуги транспортной системы Казахстана, что приводит к нестабильности бизнес-среды и финансового положения многих крупных игроков транспортного рынка.
	3. Рост торговли между Азией и Европой	• Для транспортной системы Казахстана, являющейся важным звеном в региональном транспортном коридоре Азия-Европа, данный фактор представляет собой и вызов, и возможность для дальнейшего наращивания транзитных грузопотоков одновременно.
	4. Дальнейший рост электронной коммерции	• Благодаря повсеместной доступности Интернета и электронных гаджетов, значительная доля коммерческих сделок в сфере транспорта и логистики будет заключаться и исполняться в электронном формате.
	5. Развитие мегакорпораций и транснациональных транспортно-логистических компаний	• Растущая конкуренция на рынке транспортно-логистических услуг диктует новые требования к экономической эффективности и ценовой конкурентоспособности игроков, что, в свою очередь будет способствовать дальнейшему развитию «экономики масштаба» путем слияния и поглощения более мелких игроков более крупными.
(E) – экономические	6. Смещение рынка в сторону совместного использования материально-технической базы	• В целях повышения эффективности бизнеса и снижения участия в непрофильных направлениях деятельности транспортно-логистические компании будут расширять сотрудничество в сфере совместного использования складских площадей, терминалов, а также подвижного состава на основе механизмов аренды и операционного лизинга.
	7. Усложняющееся прогнозирование цен на энергоносители	• Стремительное внедрение «зеленых технологий» и снижение потребления нефтепродуктов внесет существенные изменения в объем и структуру спроса и предложения на энергоносители и создаваемые из них ресурсы и материалы, что приведет к росту непредсказуемости колебаний цен и валютных курсов.
	8. Изменения в поведении и ожиданиях потребителей	• Растущие ожидания потребителей в отношении надежности и скорости доставки грузов и поездок создают новые вызовы как для транспортно-логистических компаний, так и для собственников транспортной инфраструктуры. Несоответствие этим ожиданиям в национальном масштабе влечет рост транспортных издержек для экономики и социальной напряженности среди населения. В международном аспекте такое несоответствие неизбежно приведет к оттоку транзитных грузопотоков и снижению региональной конкурентоспособности транспортной системы страны.
(S) – социальные	9. Рост населения с особыми потребностями	• С ростом продолжительности жизни увеличивается доля населения старшего возраста, в том числе количество лиц с ограниченными физическими возможностями (данная категория граждан включает в себя людей различных возрастов), которые нуждаются в специализированном транспортном обслуживании. Это потребует расширения сферы применения специализированных транспортных решений и технологий.
	10. Дефицит квалифицированных кадров	• Острый дефицит специализированных кадров в наукоемких и высокотехнологичных сферах транспортной отрасли наряду с отсутствием как таковых образовательных программ по ряду новых компетенций является блокирующим фактором для внедрения цифровых инноваций и повышения производительности труда.

	Группы факторов	Влияние
(Т) – технологические	11. Транспортный терроризм	<ul style="list-style-type: none"> <li>Региональная террористическая активность с наблюдаемой тенденцией приближения к границам Центрально-Азиатского конгломерата обуславливает необходимость постоянного совершенствования системы обеспечения безопасности транспортно-логистической деятельности, которая является весьма уязвимой сферой для потенциальных террористических атак. Также имеется необходимость развития локальной инфраструктуры, обеспечивающей оперативное и опережающее реагирование при решении задач антитеррора.</li> </ul>
	12. Развитие технологической базы для широкого внедрения передовых достижений науки и техники	<ul style="list-style-type: none"> <li>Повсеместное распространение современной технологической базы обусловит стремительный рост внедрения ультра инновационных решений для обеспечения деятельности транспортно-логистического комплекса. На передний план выйдут такие инновации, как использование искусственного интеллекта для оптимизации цепей поставок, использование анализа «больших данных» для принятия управленческих решений, создание экосистемы процессно-оптимизированных технологий на основе «Интернета вещей», становление электромобильного транспорта важной частью городской логистики и транспортной системы в целом, внедрение ультрасовременных транспортных технологий, таких как беспилотный транспорт и использование дронов для адресной доставки отправок.</li> </ul>
	13. Рост спроса на логистическую инфраструктуру	<ul style="list-style-type: none"> <li>В рамках инициативы «Один пояс – Один путь» прогнозируется дальнейший рост спроса на развитие логистической инфраструктуры вдоль международного торгового маршрута «Китай – Европа», проходящего по территории Центрально-Азиатских республик, в том числе Казахстана. Ускорится процесс развития существующих и строительства новых региональных транспортно-логистических хабов со стороны конкурирующих игроков.</li> </ul>
(Е) – экологические	14. Переход на зеленые технологии	<ul style="list-style-type: none"> <li>Глобальная тенденция перехода на зеленые технологии с ужесточением и повсеместным внедрением ограничений на выброс парниковых газов будет нарастать, обуславливая неизбежный переход транспортно-логистического комплекса на использование более экологически-дружественных и безопасных решений и технологий («зеленая логистика»). При этом существующие технологии будут постепенно запрещаться и вынужденно замещаться новыми.</li> </ul>
	15. Глобальное изменение климата	<ul style="list-style-type: none"> <li>Глобальное изменение климата приводит к изменениям исторически сложившегося погодного фона в различных регионах Земли, в том числе в Казахстане. Данная тенденция будет усиливаться, что приведет к изменению привычных эксплуатационных условий для различных отраслей транспорта и может вызвать перебои в устоявшихся графиках и цепочках поставок по погодным условиям.</li> </ul>
(L) – правовые	16. Истощение запасов природных ресурсов	<ul style="list-style-type: none"> <li>Влияние данного фактора выразится в сокращении доступности привычных природных ресурсов, используемых при производстве транспортных средств, компонентов, оборудования, строительных материалов, топлива и т.д., что неизбежно приведет к росту рыночных цен на такие ресурсы и обусловит необходимость повсеместного перехода к утилизации и переработке материалов для целей вторичного использования (рециклирование).</li> </ul>
	17. Ограничивающее влияние законодательства	<ul style="list-style-type: none"> <li>Внедрение новых информационно-телекоммуникационных технологий, основанных на доступе к персональным данным (например, отслеживание и прогнозирование грузопотоков на основе данных операторов мобильной связи), может столкнуться с ограничениями, накладываемыми законодательством об охране персональных данных. Необходима оценка благ и угроз в каждом конкретном случае с выработкой корректирующих мер на национальном уровне, без ущемления гарантированных прав и свобод граждан Казахстана.</li> </ul>



В результате выполненного PESTEL-анализа можно сделать следующие выводы (нумерация выводов соответствует нумерации рассмотренных в таблице 1 выше факторов):

1) Присоединение Казахстана к межправительственным соглашениям о свободной торговле потребует своевременной адаптации и гармонизации внутреннего законодательства, а также приведение технологического уровня инфраструктуры в соответствие с требованиями таких соглашений.

2) Снижение зависимости казахстанской транспортной отрасли от глобальных и региональных торговых войн потребует реальной диверсификации сервисных направлений деятельности и значительных усилий по повышению устойчивости и конкурентоспособности как отдельных операторов, так и отрасли в целом.

3) Для того, чтобы доля транзитного грузопотока через Казахстан в общем объеме транзита по направлению «Европа-Азия» росла, как минимум, пропорционально росту объемов торговли, а как оптимальный сценарий – опережала его, необходимо создавать технически достаточную, технологически оснащенную и сервисно-конкурентоспособную транспортную инфраструктуру в режиме опережающего развития, наряду с постоянным упрощением внутренних процедур и устранением нефизических барьеров для торговли и транзита.

4) Стремительное развитие электронной коммерции потребует от транспортной отрасли Казахстана опережающего развития технологий для обеспечения технической возможности электронных транзакций и удовлетворения ожиданиям даже наиболее активных и технологически продвинутых потребителей данной услуги.

5) Поддержка казахстанских компаний в условиях конкурентного давления со стороны мировых мегакорпораций и транснациональных транспортно-логистических компаний потребует государственной поддержки в виде институциональных реформ, создания благоприятных условий для функционирования и развития, снятия законодательных и процедурных барьеров, в том числе регуляторных ограничений, выделения целевых субсидий, дотаций и т.п., наряду с лоббированием интересов национальных операторов в рамках трансграничных и трансконтинентальных интеграционных процессов.

6) Смещение рынка в сторону совместного использования материально-технической базы его участников является дополнительным фактором конкурентного давления на казахстанских операторов. Спрос на данный сегмент услуг приведет к возникновению новых эффективных схем, для полноценного участия в которых отечественным компаниям потребуются способность быстрой адаптации. Задача государства состоит в том, чтобы предоставить бизнесу правовую, институциональную и финансовую гибкость.

7) Являясь нефтяной экономикой, Казахстан должен создавать условия, защищающие транспортный комплекс от негативного влияния существенных колебаний цен на энергоресурсы, путем стимулирования диверсификации услуг и активного участия в реализации трендовых проектов в тех сферах, которые

возникнут в стране вследствие отхода от традиционных видов топлива и материалов.

8) Ожидания и предпочтения потребителей транспортно-логистических услуг, включая пользователей автомобильных дорог, железнодорожных грузоотправителей, транзитных операторов и транспортно-логистические компании, должны стать для Казахстана главным стратегическим драйвером развития транспортной инфраструктуры и услуг.

9) Проявляя равную заботу о своих гражданах, Казахстан как государство должен законодательно обеспечить инклюзивность транспортного обслуживания с учетом физических возможностей и специфических потребностей различных социальных групп (престарелые граждане, лица с ограниченными физическими возможностями и т.д.).

10) Проблема дефицита квалифицированных кадров в транспортной отрасли муллируется с начала 2000-х годов, однако до настоящего времени ей так и не было найдено эффективного решения, тогда как структура спроса на трудовые ресурсы меняется ежегодно. Казахстану необходима стратегия опережающего развития образовательной системы, учитывающая текущие и перспективные тенденции технологического преобразования транспортной отрасли, и обеспечивающая потребности государства и бизнеса в квалифицированных кадрах, в т.ч. совершенно новых специальностей и отраслей науки и техники.

11) Для предотвращения возможных террористических актов на транспорте Казахстану необходимо активно развивать технологии обеспечения транспортной безопасности с применением современных достижений науки и техники, изучать и внедрять международный опыт, сотрудничать со специализированными службами стран-партнеров.

12) Для сокращения технологического отставания Казахстана в транспортной отрасли необходимо более активно развивать базу знаний и совершенствовать институциональную среду для внедрения ультрасовременных и высокоинтеллектуальных технологий с минимальной задержкой во времени с момента их внедрения в более развитых странах.

13) Для полноценного участия в конкурентной борьбе за привлечение транзитных грузопотоков транспортно-логистический комплекс Казахстана должен развиваться на опережение, включая создание логистической инфраструктуры достаточной мощности (пропускной способности) и предоставление высококачественных сервисных услуг.

14) Для сведения к минимуму ущерба от ограничения эксплуатации подвижного состава и технологий, не соответствующих мировым экологическим трендам, Казахстан должен проводить своевременную гармонизацию национального законодательства и технических регламентов с тем, чтобы обеспечить планомерное соответствие национальных операторов новым требованиям в области сокращения выбросов и охраны окружающей среды. Важной задачей также является внедрение «зеленых технологий» на стадии реализации проектов по строительству транспортной инфраструктуры.

15) Повышение точности метеопрогнозов и постоянное наблюдение за динамикой изменений являются важным условием для сведения к минимуму последствий негативных погодных явлений. Своевременное информирование операторов транспортных средств об изменяющихся и опасных погодных условиях посредством развертывания в Казахстане соответствующих элементов интеллектуальной транспортной системы наряду с повышением эффективности ограничительных и профилактических мер поможет предотвратить рост инцидентов в связи с погодными условиями.

16) Казахстанское законодательство должно стимулировать развитие технологий и культуры вторичной переработки отходов среди населения и бизнеса, поскольку это несет не только экологические, но и экономические блага для общества.

17) Жесткое тарифное регулирование деятельности транспортных компаний в отдельных случаях создает непреодолимые препятствия для развития их бизнеса и ограничивает инвестиционные возможности. Для повышения эффективности операторов и предоставления им возможностей для своевременной технологической модернизации необходим пересмотр существующих в Казахстане механизмов с внедрением новой модели рыночных отношений, по крайней мере, в отдельных сегментах транспортной отрасли. Кроме того, опережающие темпы развития рыночных взаимоотношений диктуют необходимость своевременного реагирования со стороны государства путем формирования соответствующих институциональных условий во избежание перекосов в отраслевом развитии.

Согласно материалам Счетного комитета Республики Казахстан, по предварительным итогам реализации государственной программы инфраструктурного развития на 2015-2019 годы, за период 2015-2017 гг. был обеспечен прирост ВВП в размере 3,3% с созданием более 360 тыс. постоянных и временных рабочих мест. Объем доходов от транзита всеми видами транспорта увеличился в 1,3 раза и составил 353 млрд. тенге, что в целом свидетельствует о достаточно высокой эффективности инвестиций в развитие транспортной инфраструктуры.

Вместе с тем, согласно данным ВЭФ, рейтинг Казахстана в Индексе глобальной конкурентоспособности по показателю «Инфраструктура», куда входят все основные виды транспорта, энергетическая, коммунальная и информационная инфраструктура, снизился с 42-го до 59-го места из 140 стран мира.

Сохраняется низкий рейтинг по индексу автодорожного сообщения (106 место), что свидетельствует о наличии у значительной доли населения и бизнеса на региональном уровне проблем транспортного сообщения с объектами социальной инфраструктуры, рынками, провайдерами государственных и сервисных услуг. Очевидно влияние на данный показатель и того факта, что более трети автомобильных дорог областного и районного значения находится в неудовлетворительном техническом состоянии.

Рейтинги по показателям эффективности воздушного транспорта сообщения (82-е место) и морских портов (92-е место) находятся на уровне

ниже среднего, что говорит о низкой доступности и высокой стоимости услуг в данных сегментах транспортной отрасли.

Рейтинг по качеству инфраструктуры населенных пунктов (73-е место) также демонстрирует снижение, говоря о необходимости выработки более эффективных мер для кардинального улучшения ситуации.

В общем Индексе эффективности логистики Всемирного банка (LPI) Казахстан улучшил свои позиции, заняв 71-е место среди 160 стран мира в 2018 году, что выше на 6 позиций по сравнению с 2016 годом, таким образом, опередив по данному показателю страны-участницы Евразийского экономического союза. Существенные улучшения произошли по двум показателям LPI – «Эффективность процесса таможенного оформления» (улучшение на 21 позицию), и «Своевременность поставок грузов» (улучшение на 42 позиции с 2016 года). Однако по показателям «Качество инфраструктуры» и «Простота организации и отслеживания грузов в цепочке поставок» рейтинг Казахстана в LPI ухудшился, соответственно, с 65 и 82 места в 2016 году до 81 и 84 места в 2018 году, таким образом, попав в «красную зону» эффективности.

Данные факты свидетельствуют о необходимости дальнейшего совершенствования политики транспортно-инфраструктурного развития Казахстана и выработки более эффективных механизмов ее реализации.

## **3.2. Автодорожная инфраструктура и автоперевозки**

### **3.2.1. Текущая ситуация, достижения и проблемы**

Протяженность автомобильных дорог общего пользования международного, республиканского, областного и районного значения в Казахстане составляет 95,9 тыс. км.

Сеть автодорог международного и республиканского значения имеет протяженность 24,3 тыс. км, из которых 87% находится в хорошем и удовлетворительном техническом состоянии (данные 2019 года).

В рамках ГПИР на 2015-2019 гг. построено, реконструировано и отремонтировано 8 тыс. км автодорог международного и республиканского значения на общую сумму 1,1 трлн. тенге, в т.ч. 3 тыс. км автодорог I и II технических категорий.

Завершены работы по реконструкции международного транзитного коридора «Западная Европа – Западный Китай». Реконструированы участки республиканской сети «Астана – Темиртау», «Алматы – Капшагай», «Кокшетау – Петропавловск», «Бейнеу - Актау», «Обход перевала Кордай», «Уральск - Каменка», построен мостовой переход через р. Иртыш в Павлодарской области.

Продолжаются работы на 13 проектах по реконструкции 3,8 тыс. км республиканских автодорог общей стоимостью 1,9 трлн. тенге.

Введена в эксплуатацию система взимания платы за проезд автотранспортных средств на участках «Алматы – Капшагай», «Алматы –

Хоргос» и «Астана – Темиртау». Значительная часть объектов придорожного сервиса приведена в соответствие с требованиями национальных стандартов.

Наряду с тенденцией улучшения состояния и уровня финансирования для развития и эксплуатации автомобильных дорог, сохраняется ряд системных вопросов, требующих дальнейшего совершенствования системы управления дорожными активами по таким направлениям, как повышение эффективности планирования дорожно-ремонтных работ и приоритизации дорожных проектов, обеспечение требуемого уровня качества автомобильных дорог на всех этапах жизненного цикла, внедрение новых материалов и технологий, а также приведение нормативно-технической базы к лучшим стандартам стран ОЭСР. Без решения перечисленных задач будет невозможна реализация системной государственной политики бюджетирования, ориентированной на конечный результат.

Отдельные участки республиканской сети, в том числе, сегменты международных автотранспортных коридоров по направлениям «Юг-Север» и «Центр-Запад» по-прежнему находятся в неудовлетворительном техническом состоянии, что приводит к снижению конкурентоспособности автодорожной инфраструктуры Казахстана и оттоку транзитных грузов, а также затрудняет внутреннее транспортное сообщение и перемещение ресурсов и товаров между регионами страны.

Неудовлетворительное техническое состояние дорожного полотна, наличие грузонапряженных участков с одной полосой движения в одном направлении и отсутствие надлежащей дорожной обстановки в пути следования транспортных средств, приводят к росту аварийности и смертности на дорогах – по этим показателям Казахстан возглавляет «антирейтинг» стран бывшего СССР и Европы.

В рамках повышения эффективности институциональной модели дорожной отрасли в 2013 году было создано АО «НК «КазАвтоЖол», определенное национальным оператором по управлению республиканскими автодорогами, в функции которого входит реализация инвестиционных проектов, организация ремонта и содержания автомобильных дорог, взимание сборов за проезд по платным дорогам, привлечение инвестиций для строительства и развития автодорожной инфраструктуры, включая объекты придорожного сервиса.

Для повышения эффективности системы содержания автодорог республиканского значения ТОО «Казавтодор» в 2019 году передано в доверительное управление частной компании с правом последующего выкупа.

В целях обеспечения контроля качества автомобильных дорог в марте 2019 г. создано РГП на ПХВ «Национальный центр качества дорожных активов» путем слияния и преобразования РГУ Облжоллаборатории.

Протяженность автодорог областного и районного значения составляет 71,6 тыс. км, из которых по итогам 2018 года 68% находится в хорошем и удовлетворительном техническом состоянии.

В 2019 году охват сети местных автодорог ремонтными работами составил свыше 4 тыс. км, из которых более 2 тыс. км было отремонтировано с применением технологии холодного рециклирования.

В 2018-2019 годах ежегодный целевой объем финансирования автодорог областного и районного значения был увеличен до 150 млрд. тенге (2018 г.) и до 200 млрд. тенге (2019 г.) на паритетной основе из республиканского и местных бюджетов. При сохранении данного уровня финансирования, ежегодно ремонтными работами будет охвачено до 5 тыс. км местных дорог, что позволит улучшить эксплуатационные характеристики 95% дорог областного и районного значения до хорошего и удовлетворительного технического состояния к 2025 году.

Несмотря на тот факт, что плотность автомобильных дорог в сравнении с сопоставимыми по территории странами в Казахстане остается низкой<sup>2</sup>, автодороги, в основном, географически обеспечивают необходимые транспортные связи. Вместе с тем, проезд по имеющимся автодорогам зачастую затруднен плохим техническим состоянием, что особенно актуально для дорог областного и районного значения.

За период реализации ГПИР на 2015-2019 гг. качественные показатели сети дорог общего пользования в целом значительно улучшились, однако проблема плохого технического состояния местных дорог и искусственных сооружений на них по-прежнему является острой для многих регионов страны.<sup>3</sup>

Данная проблема напрямую влияет на качество жизни населения, затрудняя или ограничивая круглогодичный доступ к базовым социальным услугам, объектам образования и здравоохранения, рынкам, рабочим местам, центрам оказания социальных, государственных и сервисных услуг.

Помимо пассажирского сообщения, сеть автодорог общего пользования активно используется для межрегиональных и транзитных перевозок грузов. В субрегиональном и пригородном сообщении по республиканской сети активно перевозятся строительные материалы, в том числе, с превышением установленных весовых параметров, что приводит к интенсивному разрушению дорожной одежды.

Начиная с 2005 г. в Казахстане строительство и реконструкция автодорог производятся с расчетной нагрузкой на ось до 13 тонн. Международные автотранспортные коридоры реконструируются по параметрам не ниже II технической категории.

В 2018 году зарегистрированный автомобильный парк в Казахстане насчитывал 405 тыс. грузовых автомобилей, 89 тыс. автобусов и 3 848 тыс. легковых автомобилей. Кроме того, в республике зарегистрировано 11 тыс. единиц мототранспорта, а также 68 тыс. автомобильных прицепов.

---

<sup>2</sup> Для сравнения: плотность автодорог в Казахстане составляет 28,6 км на 1000 км<sup>2</sup> территории, в России - 44 км/1000 км<sup>2</sup>, в Канаде – 91 км/1000 км<sup>2</sup>, в Австралии – 106 км/1000 км<sup>2</sup>, в США - 670 км / 1000 км<sup>2</sup>.

Из общего количества легковых автомобилей, более 89,8 % имеют бензиновые двигатели 2,3 % автомобилей с дизельными двигателями 6,1 % автомобили со смешанным типом топлива и только 0,02% автомобилей на электротяге.

Количество легковых автомобилей, находящихся в личной собственности у населения, превысило показатель в 200 единиц на 1000 жителей – в среднем, на каждую семью приходится один собственный автомобиль. В крупных городах на личный автотранспорт приходится свыше 30% общего объема перевозок пассажиров.

Учитывая, что более 61% парка легковых автомобилей имеет возраст более 20 лет, и лишь малое их количество соответствует современным экологическим стандартам, дальнейший рост интенсивности движения приведет к усилению негативного влияния автотранспорта на окружающую среду.

Соответственно, нарастает необходимость внедрения современных технологий организации и регулирования дорожного движения, в том числе ИТС и АСУ, а также создание институциональных условий и инфраструктуры для развития автомобильного электротранспорта общего пользования и приобретения населением автотранспортных средств на электрической тяге.

С 2007 по 2018 гг. объем перевозок пассажиров автомобильным и городским электрическим транспортом увеличился более чем в 2 раза и достиг 22 982 217,5 тыс. человек, что составляет более 99% от общего объема перевозок пассажиров всеми видами транспорта. Пассажирооборот вырос со 104 322 млн. пкм до 247 931,2 млн. пкм и составил 88,1% от общего пассажирооборота всеми видами транспорта.

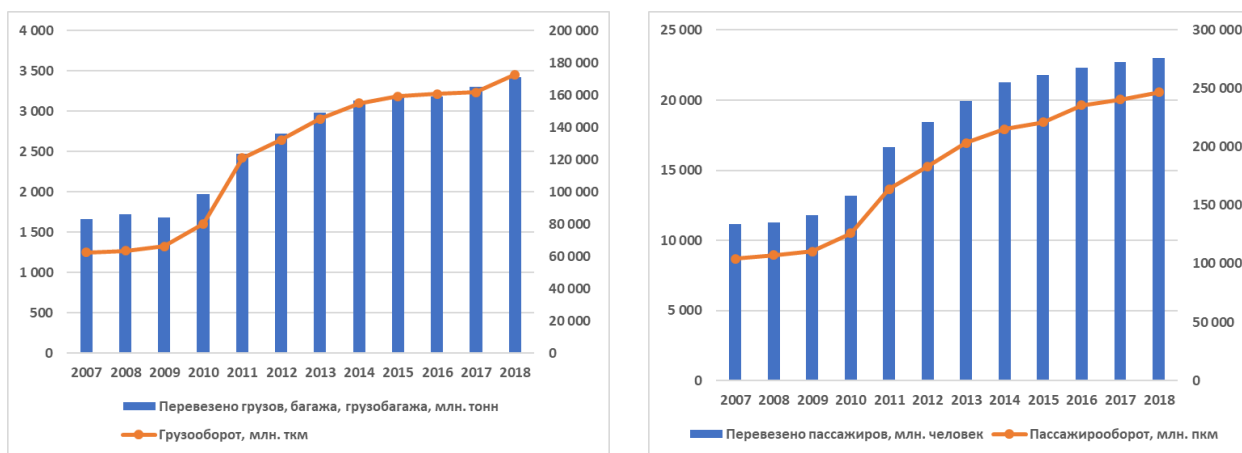


Рис. 2. Динамика объема услуг автомобильного транспорта в 2009-2018 гг.

При этом, интенсивность использования автомобильных дорог общего пользования при перевозках пассажиров по сравнению с 2007 годом также выросла в 2,3 раза и на конец 2018 года составила 2,6 млн. пкм/км.

Автотранспорт играет важную коммуникационную роль в обеспечении мобильности населения, в том числе социально уязвимых слоев, перевоза пассажиров, имеющих право на льготный проезд, в городском и пригородном

сообщении. Регулярными автобусными перевозками охвачены 4938 (75%) из 6623 населенных пунктов с населением свыше 100 человек. Вместе с тем, из 17 регионов республики регулярные перевозки пассажиров частично субсидируются лишь в семи (Алматы, Алматинская, Акмолинская, ВКО, Павлодарская, СКО, Кызылординская области).

Перевозки пассажиров осуществляется 609 перевозчиками на 3041 регулярных автобусных маршрутах, из которых 254 – межобластные маршруты обслуживаются 83 перевозчиками, 137 – международные маршруты, на них работают 69 перевозчиков и 2650 внутриобластных/городских маршрутов, перевозки на которых выполняют 467 операторов.

Более 17 тыс. зарегистрированных автобусов имеют физический износ свыше 60%, тогда как ежегодное обновление автопарка не превышает 5% при необходимых 20%.

Мероприятия по охвату сельских населенных пунктов круглогодичным автобусным сообщением и обеспечению инфраструктурой для обслуживания пассажиров, предусмотренные ГПИР на 2015-2019 гг., реализованы не в полном объеме. Основные причины неисполнения – низкая рентабельность регулярных автобусных маршрутов, недостаточное их субсидирование, а также не нашедшие практической реализации механизмы вовлечения МСБ в строительство и реконструкцию стационарных объектов обслуживания пассажиров.

В целом по сектору пассажирских автоперевозок по-прежнему наблюдается значительное превышение расходов перевозчиков над доходами с возникновением убытков, не покрываемых в полной мере вследствие недостаточно эффективного механизма субсидирования на уровне местных исполнительных органов. Это обуславливает существенный износ автобусного парка наряду с высоким уровнем аварийности. При этом значительный объем пассажирских перевозок осуществляется нелегальными перевозчиками.

При планировании пассажирских автоперевозок практически не используется маркетинговый подход. Исследования общественного мнения и потребностей населения в отношении качества и доступности услуг общественного автотранспорта не проводятся.

Применение автоматизированных систем планирования и электронных коммуникаций могло бы существенно повысить эффективность регулярных пассажирских перевозок и сделать их более прозрачными, а также наладить интерактивное взаимодействие местных исполнительных органов с перевозчиками и потребителями услуг.

Инфраструктура общественных пассажирских перевозок требует значительных ресурсов для приведения в надлежащее состояние по своим техническим и сервисным параметрам. Из функционирующих в стране 38 автовокзалов, 9 автовокзалов не соответствует национальному стандарту. Из 114 автостанций, не соответствует национальному стандарту – 38.

Значительная часть объектов инфраструктуры по обслуживанию пассажиров имеет высокий уровень износа. Во многих населенных пунктах пункты обслуживания пассажиров отсутствуют, делая невозможной



организацию круглогодичного регулярного автобусного сообщения. Вместе с тем в ряде городов имеется избыточное количество таких пунктов, часть из которых располагается вблизи торговых площадей и рынков.

Между Казахстаном и иностранными государствами ежегодно на паритетных началах перевозится около 2 млн. пассажиров. Функционирует свыше 100 регулярных автобусных маршрутов в сообщении с 5 странами, в т.ч. более 80 маршрутов – с Россией. Вместе с тем, износ пассажирских автобусов для международных перевозок и недостаточно развитый автопарк казахстанских международных перевозчиков препятствуют повышению качества и дальнейшему развитию данной сферы услуг.

Объем перевозок грузов автомобильным транспортом с 2007 по 2018 гг. также увеличился более чем в 2 раза и составил 3 421 398,5 тыс. тонн или 83,4% от общего объема перевезенных грузов всеми видами транспорта. Грузооборот вырос с 61 459 млн. ткм до 185 197,3 млн. ткм и составил 30,4 % от общего грузооборота.

Поскольку протяженность автомобильных дорог общего пользования за последние 10 лет увеличилась немногим более, чем на 2%, ввиду почти трехкратного увеличения грузооборота интенсивность их использования при перевозках грузов также выросла в 2,7 раза и на конец 2018 года составила 1,8 млн. ткм/км.

Из общего объема грузов, перевезенных в 2018 году автомобильным транспортом, 45,7 % приходится на перевозки каменного угля, 14,7% – строительные материалы, 3,7% – перевозка руды цветных металлов и порядка 2,5% составляют перевозки сырой нефти и нефтепродуктов. Доля контейнерных автоперевозок составляет 0,3% от общего объема.

Автомобильный транспорт играет важную роль в обеспечении внешнеторговой деятельности Казахстана. Перевозки грузов автомобильным транспортом осуществляются в более чем 40 стран. На долю казахстанских перевозчиков приходится свыше 46% от общего объема международных автомобильных перевозок грузов. Оценочная емкость казахстанского рынка услуг международных автомобильных перевозок составляет свыше 200 млн. долл. США.

На рынке международных автотранспортных услуг задействовано 3,5 тыс. перевозчиков с парком автотранспортных средств свыше 17 тыс. единиц. Из них около 500 перевозчиков выполняют международные перевозки грузов с общим автопарком свыше 7 тыс. единиц.

Недостаточное количество автотранспорта, соответствующего европейским требованиям, снижает долю национальных перевозчиков в экспортно-импортных операциях. Для повышения конкурентоспособности национальных перевозчиков в апреле 2019 года принята законодательная норма, предусматривающая уменьшение ставки сбора за госрегистрацию транспортных средств.

В транзитном сообщении перевозка грузов и пассажиров осуществляется преимущественно между республиками Средней Азии, Россией, Китаем и странами Закавказья. Недостаточно развитая сервисная инфраструктура, низкая

техническая категория, наличие участков в плохом техническом состоянии, недостаточная развитость автоматизации и цифровых сервисов, недостаточная пропускная способность пунктов пропуска и переходов, слабая интермодальная связность снижают привлекательность автотранспортных транзитных коридоров Казахстана для международных перевозчиков.

Несоответствующие эксплуатационные параметры инфраструктуры наряду с износом транспортных средств обуславливают рост затрат на их ремонт и техническое обслуживание, увеличивая себестоимость перевозок, оказывают негативное влияние на окружающую среду, снижают качество оказываемых транспортно-логистических услуг, приводят к росту количества дорожно-транспортных происшествий.

Количество погибших в дорожно-транспортных происшествиях за 2018 год составило свыше 2 тыс. человек. Социальный риск (число погибших в ДТП на 100 тыс. населения) за указанный период времени составил 28 человек, что в несколько раз выше аналогичного показателя в экономически развитых странах с кратно более высоким уровнем автомобилизации.

В течение I-III кв. 2019 г. в Казахстане зафиксировано 613 дорожно-транспортных происшествий на автомобильных дорогах общего пользования, в которых пострадало 1147 и погибло 690 человек.

Количество ежегодно совершаемых дорожно-транспортных происшествий увеличилось на треть (с 11,9 до 16 тыс.), на столько же возросло число раненых, а количество погибших увеличилось в 2 раза. Соответственно высоки и экономические потери. По оценкам экспертов, в среднем ущерб от ДТП эквивалентен 200 млрд. тенге в год, что составляет до 2% ВВП.

### **3.2.2. SWOT-анализ**

#### *Сильные стороны:*

Надлежащее законодательное обеспечение деятельности автотранспортной и автодорожной отраслей. В достаточной степени охвачены нормативным правовым регулированием (законодательными и подзаконными актами) процессы организации и осуществления автомобильных перевозок, а также строительства и содержания автомобильных дорог. Принят Стратегический план развития Республики Казахстан до 2025 года, одной из задач в котором определено «Развитие транспортно-логистической и торговой инфраструктуры».

Достаточно сформированная и разветвленная сеть автомобильных дорог общего пользования. С учетом планируемых до 2025 года проектов, существующая сеть автодорог является достаточной. Проходящие через Казахстан международные коридоры связывают западные регионы Китая со странами ЕАЭС и Евросоюзом, а также Узбекистаном, Таджикистаном, Туркменистаном, Ираном и Афганистаном.

Наличие институциональной, законодательной и технологической основы для дальнейшего развития платных дорог. Опыт введения платных участков дорог говорит о том, что среди пользователей сформировалось понимание

необходимости платить за услуги автодорожной инфраструктуры. Создана достаточно эффективная институциональная, законодательная и технологическая основа для дальнейшего развертывания данной модели.

Накопление налоговых отчислений на уровне бюджета сельских округов. Реформы в системе налогообложения позволяют аккумулировать налоговые отчисления предприятий и жителей СНП пунктов на уровне бюджета акиматов сельских округов, в которых они зарегистрированы. Таким образом, администрации СНП будут получать больше возможностей для финансирования своей деятельности, в том числе обеспечения содержания улично-дорожной сети.

Наличие собственных производств строительных материалов для производства строительных работ на автодорожных проектах. Сформирован ресурс производственных мощностей для обеспечения автодорожной отрасли строительными материалами необходимого качества и в достаточных объемах для производства работ по строительству, ремонту и содержанию автомобильных дорог.

Сокращение административных барьеров для осуществления международных автомобильных перевозок. Введен упрощенный режим таможенного оформления без предоставления таможенной декларации и прохождения таможенного досмотра грузов, транспортируемых из Китая через Казахстан. Указанные грузы, после прохождения таможенного оформления в Казахстане, перемещаются по территории ЕАЭС без помещения под процедуру внутреннего таможенного транзита.

Устойчивый рост объемов перевозок автомобильным транспортом. Свидетельствует о формировании позитивных трендов в развитии автотранспортной и автодорожной отраслей, а также в востребованности автомобильных коридоров Казахстана для организации и осуществлении через них транзитных перевозок грузов.

Наличие механизма государственной поддержки автоперевозчиков. В целях реализации в лизинг автобусов казахстанского производства заинтересованным перевозчикам, МИИР совместно с АО «Национальный управляющий холдинг «Байтерек» разработал механизм льготного лизингового финансирования через АО «БРК-Лизинг».

Наличие опыта по работе с международными финансовыми институтами. При поддержке МФИ был реализован крупный проект - международный коридор «Западная Европа – Западный Китай», а также реализуются коридоры «Центр-Юг», «Центр – Запад» и другие проекты, которые, наряду с долгосрочными инвестициями, привнесли стимулы для институционального развития: использовались новые формы контрактов, привлекались лучшие международные специалисты, были заложены предпосылки реформирования системы управления автомобильными дорогами.

### *Слабые стороны*

Низкая экономическая эффективность затрат по ремонту и содержанию сети автомобильных дорог. Значительная протяженность дорог областного и районного значения требует больших затрат на их ремонт и содержание, существенная часть которых экономически не оправдана, но при этом имеет большую социальную значимость.

Низкий технико-эксплуатационный уровень дорог областного и районного значения. Значительная часть местных дорог не имеет твердого покрытия, создавая для населения регионов физические барьеры доступа к социальным благам и услугам. Отсутствие прямой транспортной связности по принципу «Дорога к дому» вызывает у населения чувство оторванности от цивилизации.

Недостаточно развитая подрядная база для строительства и содержания автомобильных дорог. Основные производственные мощности в сфере автодорожного строительства сформированы в основном в крупных городах и областных центрах, что недостаточно для качественного выполнения планируемого объема работ на всей автодорожной сети. Дорожно-строительная техника в значительной степени изношена и технологически отстала.

Низкая эффективность системы контроля качества дорожных работ. Несоблюдение технологии производства работ и применение некачественных строительных материалов приводят к тому, что сохранение достигнутых после ремонта технико-эксплуатационных параметров дорожной одежды не обеспечивается в течение полного установленного нормативного срока эксплуатации.

Низкая эффективность системы контроля проезда тяжеловесных автотранспортных средств. Растущая потребность в перевозке тяжеловесных грузов, в особенности строительных материалов, становится причиной интенсивного разрушения дорожной одежды. Имеющихся автоматизированных средств измерения контроля весовых параметров недостаточно для осуществления эффективного контроля. Средства, поступающие в бюджет в виде взимаемых штрафов за превышение осевых нагрузок, не покрывают наносимый ущерб от разрушения автодорог.

Недостаток квалифицированных рабочих и инженерно-технического персонала. Вследствие недостаточной согласованности современных потребностей отрасли с устаревшими образовательными программами средне-специального и высшего образования и низким качеством подготовки, наблюдается дефицит квалифицированных специалистов в таких направлениях как проектирование инфраструктурных объектов, управление реализацией проектов, планирование развития, технологии строительства и содержания, а также контроля качества выполненных работ.

Низкая степень использования инноваций при строительстве, ремонте и содержании автомобильных дорог. Слабая заинтересованность дорожных предприятий в применении инноваций с незначительным финансированием научных исследований в данной сфере создают все больший разрыв и отставание Казахстана в технологическом развитии по сравнению с аналогичными предприятиями более развитых стран. В результате

себестоимость работ по строительству, ремонту и содержанию автомобильных дорог весьма высока, при этом их техническое состояние и качество выполняемых работ зачастую остаются на низком уровне.

Отсутствие альтернативных механизмов финансирования развития местных дорог и улиц. Местные исполнительные органы не имеют доступ к внешнему заемному финансированию инфраструктурных проектов под низкие процентные ставки. Потребности в финансировании обеспечиваются только за счет внутренних источников: местный бюджет, либо трансферты из республиканского бюджета. Соответственно, возникают ограничения по использованию внутренних ресурсов, которые могли бы быть направлены на решение других важных вопросов, таких как образование, здравоохранение и стимулирование развития местных производств.

Низкий уровень цифровизации и применения информационных систем транспортной отрасли. Современный уровень развития информационных технологий позволяет в значительной степени повысить эффективность бизнес-процессов. Вместе с тем, планирование развития транспортной инфраструктуры сети, сбор, анализ и хранение информации об ее техническом состоянии и интенсивности движения транспортных средств, ведение реестра регулярных маршрутов и перевозчиков, выдача разрешительных документов на выполнение перевозок и многие другие процессы осуществляются недостаточно эффективно ввиду отсутствия современных информационных систем.

Высокий уровень износа и моральное устаревание пассажирского и грузового парка автотранспортных средств. Регулярные автобусные перевозки пассажиров, в особенности в небольших городах и между сельскими населенными пунктами, при сохранении доступного уровня тарифов, как правило, имеют невысокий уровень доходности. Учитывая также высокую стоимость автобусов, перевозчикам сложно поддерживать приемлемый уровень износа подвижного состава и своевременно обновлять его. Существующий парк пассажирских перевозчиков изношен более чем на 60% и нуждается в обновлении.

Отсутствие полноценного субсидирования убытков перевозчиков. Местные исполнительные органы не обеспечивают выделение средств на покрытие убытков перевозчиков. Это негативно влияет на все аспекты организации перевозочного процесса (безопасность, качество перевозок, недостаток квалифицированных кадров).

Недостаточный объем научных исследований в области автомобильного транспорта. В последние годы практически не проводилось научных исследований в сфере внедрения новых технологий и ресурсно-кадрового развития отраслей грузового и пассажирского автомобильного транспорта. Отраслевые научные институты практически не участвовали в формировании государственной политики развития отрасли.

Низкий уровень качества городских и пригородных пассажирских автоперевозок. При осуществлении городских и пригородных перевозок наблюдаются регулярные срывы графиков движения. Практически во всех

населенных пунктах используются автобусы со значительными сроками эксплуатации с низким уровнем комфорта для пассажиров. Наблюдается острый недостаток подвижного состава в «час пик».

Сеть пунктов обслуживания пассажиров сформирована неоптимальным образом. В ряде городов имеется избыточное количество автовокзалов и автостанций, в тоже время, как во многих сельских населенных пунктах отсутствуют элементарные пункты обслуживания пассажиров. В результате осуществление перевозок пассажиров между такими населенными пунктами не представляется возможным, поскольку законодательством определено, что такие перевозки могут выполняться только с автовокзалов или автостанций.

Низкая заинтересованность частного бизнеса в государственно-частном партнерстве в развитии автотранспортных услуг и в строительстве автомобильных дорог. Вопросы государственно-частного партнерства в достаточной степени охвачены законодательным регулированием. Вместе с тем, высокая стоимость строительства и эксплуатации объектов автотранспортной инфраструктуры при отсутствии гарантированного стабильного достаточного уровня доходности и, как следствие – высокие финансовые риски, являются основной причиной низкой заинтересованности частного бизнеса в участии в инфраструктурных проектах.

Небольшой удельный вес экологически чистого автотранспорта. Одним из приоритетных направлений, определенных в Стратегическом плане развития Республики Казахстан до 2025 года, является переход на чистое производство и широкое применение «зеленых» технологий, в том числе использование возобновляемых источников энергии. Вместе с тем, существующий уровень использования транспортных средств на электрической тяге, а также уровень использования в автотранспортной и автодорожной отрасли возобновляемых источников энергии остается очень низким. Инфраструктура для зарядки электротранспорта также практически отсутствует.

### *Возможности*

Высокие темпы роста экономики Китая и стран Юго-Восточной Азии. Стремительный рост экономики Китая и заинтересованность в увеличении объемов перевозок грузов в страны Западной Европы сухопутным путем, выраженная в предоставлении преференций казахстанским автомобильным перевозчикам при экспорте китайских товаров, свидетельствуют о наличии потенциала увеличения транзитных грузопотоков через территорию Казахстана. Реализация этого потенциала может способствовать развитию автодорожной отрасли и повышению уровня предоставляемых сопутствующих услуг, а также созданию дополнительных рабочих мест.

Наличие потенциала для роста объемов производства и переработки продукции, а также развития агропромышленного комплекса. Определенные в Стратегическом плане развития Республики Казахстан до 2025 года направления развития перерабатывающей промышленности и агропромышленного комплекса предполагают также наличие качественной

автотранспортной инфраструктуры, современного экологически чистого подвижного состава и применения передовых технологий в строительстве автодорог, организации и осуществлении перевозок. Прилагаемые в данном направлении усилия могут способствовать успешному развитию автотранспортной и автодорожной отраслей.

Надежная финансовая репутация Казахстана. Успешный многолетний опыт реализации инфраструктурных проектов с привлечением заемных средств позволил сформировать надежную репутацию Казахстана среди международных финансовых организаций. Данное преимущество создает возможности для дальнейшего привлечения кредитов на реализацию капиталоемких инфраструктурных проектов в автодорожной отрасли, а также увеличивает доверие к Казахстану со стороны потенциальных частных инвесторов в рамках масштабных проектов ГЧП. Это также дает возможность раскрытия потенциала диверсификации источников финансирования дорожных проектов на уровне местных исполнительных органов, путем формирования гибкой институциональной среды, ориентированной на результат.

### *Угрозы*

Ухудшение состояния автомобильных дорог и высокие темпы износа подвижного состава. Сформировавшиеся за последние годы тенденции роста объемов перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом, при существующем уровне финансирования в развитие транспортной инфраструктуры а также использование инноваций могут привести в ближайшей перспективе к ухудшению состояния автомобильных дорог, снижению их пропускной и провозной способности. Существующие темпы обновления подвижного состава приведут: к ухудшению технического состояния парка автобусов и грузовых автомобилей; к увеличению затрат на их содержание и экологической нагрузки; к повышению уровня износа и, как следствие, сокращению парка подвижного состава.

Дальнейший рост количества легковых автомобилей, эксплуатируемых в городах республики. Интенсивный рост числа легковых автомобилей на улицах городов приводит к росту числа заторов на дорогах и перегрузке городских улично-дорожных сетей. Как следствие, возрастает время доставки грузов и пассажиров, а также растет количество потребляемого топлива и выбросы загрязняющих веществ от эксплуатации автомобильного транспорта.

Снижение уровня безопасности перевозок. По количеству дорожно-транспортных происшествий и по уровню смертности в них Казахстан лидирует среди стран СНГ и занимает одни из наихудших позиций в мировом рейтинге по безопасности перевозок. Несмотря на некоторое снижение показателей аварийности и смертности за последние годы, ситуация в данной сфере по-прежнему является недопустимой.

## **3.3. Железнодорожная инфраструктура и перевозки**

### **3.3.1. Текущая ситуация, достижения и проблемы**

Развернутая длина железных дорог Казахстана в однопутном исчислении составляет 21 тыс. км (19-е место в мире), из которых 11,1 тыс. км – однопутные (69%), 4,9 тыс. км – двухпутные (30,6%), 32,3 км – более 2-х путей, 4,2 тыс. км электрифицированных линий (26%). Эксплуатационная протяженность магистральной железнодорожной сети составляет 16,1 тыс. км.

Обеспеченность Казахстана сетью железных дорог, в сравнении с другими странами мира, показывает значительное отставание в плотности сети в расчете на 1000 кв. км территории. Соответственно, транспортная политика в сфере железнодорожного транспорта в последние десятилетия была ориентирована преимущественно на формирование новой архитектуры железнодорожных транспортных коридоров путем строительства новых, в том числе спрямляющих линий.

В сфере железнодорожной инфраструктуры на сегодняшний день практически завершено формирование оптимальной железнодорожной сети с акцентом на оптимизацию маршрутов внутриреспубликанских перевозок путем создания прямых сообщений между регионами, а также на повышении привлекательности казахстанских маршрутов для транзитных грузоотправителей.

Реализованы проекты по строительству линий, обеспечивающих прямое соединение Костанайской и Актюбинской, а также Павлодарской и Восточно-Казахстанской областей.

В рамках развития транзитного потенциала создан второй железнодорожный переход «Алтынколь (Казахстан) – Хоргос (КНР)» на границе с Китаем. В дополнение к действующему переходу «Достык (Казахстан) – Алашанькоу (КНР)», создание нового перехода позволило обеспечить общую пропускную способность до 40 млн. тонн грузов в год.

Строительство и открытие железнодорожного перехода «Болашак» на границе Казахстана с Туркменистаном обеспечило формирование новыми железнодорожными линиями через Узень в направлении Бейнеу – Шалкар – Саксаульская – Жезказган нового коридора на Туркменистан и далее в Иран, и в страны Персидского залива.

Вместе с тем, техническая оснащенность 24 железнодорожных пунктов пропуска через Государственную границу Республики Казахстан (в том числе с Российской Федерацией – 20 пунктов, Республикой Узбекистан – 3 пункта, Кыргызской Республикой – 1 пункт) не соответствуют требованиям Закона Республики Казахстан «О государственной границе» и Правилам открытия (закрытия), функционирования (эксплуатации), категорирования, классификации, обустройства, а также требованиям по техническому оснащению и организации работы пунктов пропуска через Государственную границу Республики Казахстан, утвержденным постановлением Правительства Республики Казахстан от 17 сентября 2013 года №977, что негативно сказывается на пропускной способности пунктов пропуска.

Обеспечено соединение портовой инфраструктуры на Каспии с железнодорожной магистралью, а также построены вторые пути на участке Алматы – Шу, задействованном на транзитном направлении Китай – страны



Средней Азии и Ближнего Востока. Таким образом, общая протяженность новых железнодорожных линий, построенных в период с 1998 по 2016 годы, составляет свыше 2,4 тыс. км.

Развитие и внедрение новых технологий организации контейнерных перевозок по основным международным коридорам позволило довести среднюю скорость движения контейнерных поездов до 800 – 1000 км в сутки. Вместе с тем, растущие потребности в перевозке грузов и ожидания грузоотправителей диктуют необходимость в дальнейшем повышении скорости обработки и доставки грузов: в транзитном – до 1150 км в сутки.

Современный этап реформирования железнодорожной отрасли берет свое начало в 2001 году с момента акционирования РГП «КТЖ». За годы проведения реформ, были сделаны шаги по выделению некоторых непрофильных видов деятельности из состава АО «НК «КТЖ», разделение ж/д тарифа на инфраструктурную, локомотивную и вагонную составляющие, отделение пассажирских перевозок от грузовых, внедрение механизма субсидирования социально значимых маршрутов пассажирских перевозок с использованием системы размещения государственного заказа, привлечение частных компаний в качестве операторов на рынке вагонов, а также существенное обновление казахстанского парка вагонов.

На сегодня АО «НК «КТЖ» и группа компаний представляет собой железнодорожный холдинг, основной целью которого, с одной стороны, является формирование компании, ориентированной на прибыль и коммерческую привлекательность, с другой стороны – реализация социальных функций, таких как перевозки пассажиров по доступным тарифам, развитие инфраструктуры, а также предоставление приемлемых тарифов грузоотправителям, выполняющим социально значимые и низко рентабельные перевозки грузов.

Находящаяся в структуре активов АО «НК «КТЖ» магистральная железнодорожная сеть, согласно законодательству Республики Казахстан, является стратегическим объектом, не подлежащим приватизации. Тарифы на предоставление услуг магистральной железнодорожной сети дифференцированы по родам грузов и сдерживаются на предмет потенциального рыночного роста путем государственного макрорегулирования.

При этом, действующие методики формирования тарифов устарели, не учитывают разницу в стоимости ремонта и содержания различных участков магистральной железнодорожной сети, тем самым, не позволяя предоставлять более гибкие дифференцированные тарифы в зависимости от количества затрат на обслуживание инфраструктуры.

Помимо этого, существующий измеритель услуг МЖС (тонно-км нетто) рассчитан на взимание тарифа грузоотправителя за расстояние и вес перевозимого груза, но не рассчитан на взимание тарифа за проезд поезда по МЖС (локомотива во главе поезда и вагонов) в тонно-км брутто.

Значительный моральный и физический износ основных средств, в том числе высокий уровень износа объектов инфраструктуры, значительная протяженность однопутных и неэлектрифицированных участков создают

ограничения по скорости и пропускной способности магистральной железнодорожной сети. Имеющиеся однопутные и неэлектрифицированные участки в составе магистральной железнодорожной сети обуславливают наличие большого количества «узких мест», ограничивающих пропускную способность. Указанные факторы препятствуют повышению мобильности населения и конкурентоспособности услуг пассажирских и грузовых перевозок железнодорожным транспортом, а также конкурентоспособности транзитных коридоров.

Одной из причин сложившейся ситуации, помимо недостаточного финансирования, является устаревание технологических процессов планирования ремонта и технического обслуживания объектов инфраструктуры, планирования маневровой и грузовой работы на станциях, а также отсутствие современных автоматизированных информационных систем, позволяющих повысить эффективность и прозрачность этих процессов.

Проводится работа по приведению железнодорожных вокзалов в соответствие с требованиями, установленными стандартами и Правилами перевозок пассажиров, багажа и грузобагажа железнодорожным транспортом путем осуществления работ по реконструкции и ремонту.

По итогам 2018 года объем перевозок пассажиров железнодорожным транспортом составил 23 091,4 тыс. человек, в том числе в международном сообщении перевезено порядка 2 908,5 тыс. пассажиров, в межобластном сообщении – 16 465,2 тыс. пассажиров. Пассажирооборот составил 18 562,2 млн. пкм, или 6,6% от общего пассажиروборота всеми видами транспорта. Динамика изменения данных показателей за период с 2009 по 2018 годы демонстрирует устойчивую тенденцию роста (см. рис. 3).

Межобластные железнодорожные пассажирские перевозки по 57 маршрутам осуществляют 9 перевозчиков, в том числе 7 частных компаний (доля охвата 34%) и 2 национальных перевозчика (доля охвата 66%) АО «Пассажирские перевозки» и АО «Пригородные перевозки».

Организация курсирования пассажирских поездов на социально значимых маршрутах осуществляется в соответствии с Перечнем социально значимых пассажирских межобластных сообщений, утвержденным приказом МИИР и Договором на долгосрочное субсидирование расходов перевозчика с выделением субсидий из республиканского бюджета. В 2018 году на эти цели из республиканского бюджета было выделено 26 766,6 млн. тенге.

В то же время объем выделяемых из бюджета субсидий не позволяет покрыть всех расходов, связанных с организацией социально-значимых пассажирских перевозок.

Вследствие проводимой политики по поддержке социально значимых пассажирских перевозок в отрасли сохраняется перекрестное субсидирование пассажирских перевозок за счет грузовых (путем предоставления услуг локомотивной тяги и МЖС в пассажирском движении ниже себестоимости).

Существующая система субсидирования пассажирских перевозок не позволяет аккумулировать инвестиционные ресурсы на обновление вагонов и локомотивов.

Действующая модель конкурентного рынка привела к росту количества независимых перевозчиков, но не обеспечила приток частных инвестиций в обновление подвижного состава, в том числе пассажирского локомотивного парка, сохраняя практику перекрестного субсидирования пассажирских перевозок за счет грузовых.

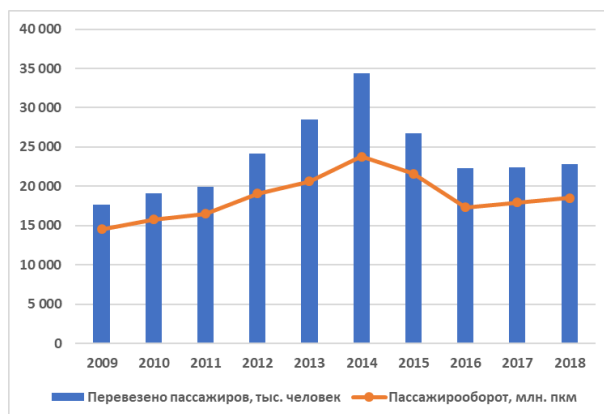
Отсутствие в локомотивной составляющей дифференциации по типам локомотивной тяги (электро, теплотяга) и применение усредненного тарифа приводит к перекрестному субсидированию, учитывая разницу в расходах на использование того или иного вида тяги.

Организация пригородного пассажирского сообщения на социально значимых маршрутах в пределах области осуществляется по заказу местных исполнительных органов с выделением субсидий для покрытия расходов перевозчика из бюджета области.

В целях повышения уровня удовлетворенности пассажиров, а также расширения спектра и повышения качества предоставляемых услуг АО «Пригородные перевозки» рассматривается возможность внедрения современных технологий по оформлению и приобретению проездных билетов на пригородные поезда, в том числе возможность оплаты за проезд транспортными и банковскими картами, посредством мобильных приложений с использованием QR кодов и СМС. Также рассматривается возможность реализации оплаты услуг транспортными картами ASTRA.

Вместе с тем, с ростом благосостояния и мобильности населения, а также с повышением качества автомобильных дорог общего пользования растет спрос на услуги по перевозке пассажиров альтернативными видами транспорта, в особенности автомобильным (такси, маршрутные и регулярные автобусные перевозки). Активное развитие бюджетного сегмента услуг по перевозке пассажиров воздушным транспортом обуславливает необходимость повышения качества услуг пассажирских перевозок железнодорожным транспортом.

Объем перевезенных железнодорожным транспортом грузов за период с 2009 по 2018 год вырос в 1,6 раза и составил по итогам 2018 года с учетом порожнего возврата 397 884,8 тыс. тонн, что составляет 9.7% от общего объема перевезенных грузов всеми видами транспорта. Грузооборот железнодорожным транспортом за указанный период увеличился в 1,4 раза и составил 283 345,2 млн. ткм, или 46,5% от общего грузооборота.



**Рис. 3. Динамика объема услуг железнодорожного транспорта в 2009-2018 гг.**

Парк железнодорожного подвижного состава насчитывает 1,7 тыс. локомотивов и 134,7 тыс. грузовых вагонов. Парк пассажирских вагонов насчитывает порядка 2 597 единиц со средним уровнем износа 45,9%. Доля национального оператора АО «НК «КТЖ» в структуре грузового вагонного парка составляет 40%, в структуре парка пассажирских вагонов – 88%.

В период с 2009 по 2015 годы в рамках развития отечественного транспортного машиностроения построены и введены в эксплуатацию новые заводы по производству подвижного состава и материалов для железнодорожного хозяйства. За указанный период введены в эксплуатацию заводы по производству магистральных тепловозов, грузовых вагонов и пассажирских вагонов, электровозов. Реализован проект по модернизации цеха вагонного литья на базе АО «Востокмашзавод», открыт цех по сборке маневровых тепловозов на базе Шуского локомотиворемонтного завода. Запущен рельсобалочный завод в г. Актобе. Ожидается, что в рамках реализации Программы продукция указанных предприятий будет в полной мере востребована на внутреннем и внешних рынках, в том числе с применением инструментов казахстанского лизингового и экспортно-кредитного финансирования.

Вместе с тем, выбытие подвижного состава по сроку службы и техническому состоянию значительно опережает темпы обновления. Для поддержания работоспособности имеющегося парка необходима ежегодная замена около 3 тыс. вагонов, выбывающих из строя по причине полного износа. Также необходимо пополнение и обновление парка магистральных и маневровых локомотивов.

В целях снижения уровня износа и своевременного обновления пассажирского подвижного состава разработаны и реализуются государственные программы по субсидированию ставок вознаграждения и бюджетному кредитованию при приобретении вагонов. В рамках реализации данных программ с 2016 по 2018 годы года закуплено 220 вагонов, из которых 202 единицы дополнили парк АО «Пассажирские перевозки» (в т.ч. 178 пассажирских вагонов «Тальго» и 24 электропоездов) и 60 вагонов – парк частных перевозчиков.

За период реформирования железнодорожной отрасли было разработано и принято большое количество нормативных правовых актов, в том числе технических регламентов, инструкций и стандартов, регламентирующих деятельность в сфере железнодорожного транспорта. При этом значительная часть данных законодательных и подзаконных актов содержит уже устаревшие нормы, требующие пересмотра и актуализации.

В целях совершенствования законодательства уполномоченным органом в области транспорта разработаны Концепция проекта Закона Республики Казахстан «О железнодорожном транспорте» и проект Закона Республики Казахстан «О внесении изменений и дополнений в некоторые законодательные акты Республики Казахстан по вопросам железнодорожного транспорта».

Необходимость принятия нового Закона и обновления сопутствующих нормативных правовых актов продиктована необходимостью внедрения новой, эффективно функционирующей модели инфраструктуры железнодорожного транспорта, ориентированной на повышение качества услуг и безопасности осуществления перевозок, а также развитие транзитного потенциала.

В сфере эксплуатационной безопасности в течение I-III кв. 2019 г. на железнодорожном транспорте допущено 715 случаев нарушений безопасности движения (в 2018 г. – 658), в том числе 2 крушения (2018 г. – 4), 196 событий (2018 г. – 184), 517 инцидентов (2018 г. – 469). Произошло 88 случаев наезда на людей на железнодорожных путях (2018 г. – 109), из которых 21 случай привел к летальным исходам (2018 г. – 45).

Приведенные данные свидетельствуют о необходимости принятия системных мер по повышению эксплуатационной безопасности железнодорожного транспорта, включая оснащение регулируемых переездов, обустройство систем оповещения и сигнализации о приближении поезда, строительство пешеходных мостов и ограждений вблизи железнодорожных вокзалов и станций.

### **3.3.2. SWOT-анализ**

#### *Сильные стороны*

Развитая магистральная железнодорожная сеть. Географически разветвленная и протяженная сеть железнодорожных линий позволяет обеспечить потребности населения и бизнеса в грузовых и пассажирских перевозках на любые расстояния во внутривнутриреспубликанском и межрегиональном (транзитном) сообщении, охватывая все регионы Казахстана и обеспечивая связность с магистральными сетями сопредельных государств через развитую сеть железнодорожных пограничных пунктов пропуска. Обеспечена связь МЖС с предприятиями горнодобывающего и перерабатывающего комплекса, промышленного и аграрного секторов.

Гармонизированные технологические процессы организации перевозок со странами СНГ и Балтии. В силу исторических особенностей развития железнодорожные транспортные системы стран СНГ и Балтии имеют полную технологическую совместимость и могут функционировать в рамках единых технических регламентов и правил. Единые параметры инфраструктуры, процессы технического обслуживания подвижного состава, интегрированная система оформления проездных документов способствуют эффективной организации международных перевозок пассажиров и грузов.

Государственная поддержка предприятий железнодорожной отрасли. За последние 10 лет объем государственных инвестиций в модернизацию существующих и строительство новых объектов железнодорожной инфраструктуры, а также в обновление подвижного состава составил 2,3 трлн. тенге. В эти средства включено субсидирование перевозчиков, осуществляющих перевозки пассажиров на социально значимых маршрутах.

## *Слабые стороны*

Высокий физический и моральный износ железнодорожной инфраструктуры и подвижного состава. Высокий уровень физического и морального износа железнодорожной инфраструктуры ввиду длительной эксплуатации, – срок службы инфраструктурных объектов некоторых крупных узловых и транзитных станций превышает 30 лет. Существует острая необходимость модернизации действующих устройств электроснабжения, систем связи, железнодорожной автоматики и телемеханики. Значительная протяженность однопутных и неэлектрифицированных участков в составе магистральной железнодорожной сети обуславливает наличие большого количества «узких мест», ограничивающих пропускную способность и скорость движения поездов. Значительный износ и низкие темпы обновления подвижного состава наряду с перечисленными выше факторами являются причиной высокой себестоимости перевозок. Уровень текущего содержания объектов на железнодорожных пунктах пропуска не соответствует требованиям Правил открытия (закрытия), функционирования (эксплуатации), категорирования, классификации, обустройства, а также требования по техническому оснащению и организации работы пунктов пропуска через государственную границу Республики Казахстан.

Низкий уровень окупаемости инвестиций в непрофильные инфраструктурные проекты развития. Возложенная на группу компаний АО «НК «КТЖ» значительная инвестиционная нагрузка при реализации социальных инфраструктурных проектов и поддержке непрофильных видов деятельности снижает уровень возврата инвестиций и создает ограничения в реализации приоритетных проектов по модернизации и развитию инфраструктуры железнодорожного транспорта.

Низкий уровень автоматизации и цифровизации технологических процессов, а также применения информационных технологий в железнодорожной отрасли. Отсутствие единых подходов к интеграции существующих и внедрению новых информационных систем, является основной причиной низкого уровня автоматизации и цифровизации технологических процессов группы компаний АО «НК «КТЖ». Масштабы ее деятельности (количество сотрудников, а также процессов, включающих необходимость ввода, обработки, хранения и анализа данных) и используемые технологии управления процессами не позволяют обеспечить высокий уровень их эффективности. Причиной тому является отсутствие автоматизации перечисленных процессов: планирование и контроль организации и выполнения мультимодальных перевозок; планирование маневровой и грузовой работы на станции; планирование технического обслуживания и ремонта объектов инфраструктуры и др.

Низкий уровень развития пригородного железнодорожного транспорта, в том числе легкорельсового транспорта в областных центрах, а также отсутствие интегрированности с городским пассажирским транспортом (в том числе в системе продаж билетов и планирования маршрутов) препятствуют

обеспечению мобильности населения, в том числе при осуществлении поездок к месту работы в индустриальные и промышленные зоны.

### *Возможности*

Высокие темпы роста экономик Китая и стран Юго-Восточной Азии. Стремительный рост экономики Китая и стран Юго-Восточной Азии заинтересованность в увеличении объемов перевозок грузов в страны Западной Европы сухопутным путем, свидетельствуют о наличии потенциала увеличения транзитных грузопотоков через территорию Казахстана. Реализация этого потенциала может способствовать развитию инфраструктуры железнодорожного транспорта и повышению уровня предоставляемых сопутствующих услуг, а также созданию дополнительных рабочих мест.

Расширение машиностроительного производства. Расширение мощностей по производству подвижного состава железнодорожного транспорта на отечественных предприятиях при активной институциональной и финансовой поддержке со стороны государства (в том числе путем предоставления льготных условий лизингового финансирования и субсидирования процентной ставки) формирует возможности для отечественных перевозчиков по повышению темпов обновления и снижению уровня износа пассажирского подвижного состава.

### *Угрозы*

Постоянный рост потребности в ресурсах на модернизацию объектов инфраструктуры и обновление подвижного состава при ограниченных финансовых возможностях государства, квазигосударственного и частного сектора, наряду с высокими процентными ставками по привлекаемому внешним и внутренним финансовым займам создают предпосылки для ухудшения технологической и технической обеспеченности железнодорожной отрасли, и препятствуют ее развитию.

Развитие альтернативных железнодорожных коридоров. Активность среднеазиатских стран по созданию и развитию на своих территориях международных транзитных коридоров, а также развитие Транссибирской железнодорожной магистрали, продвижение строительства участка Решт (Иран) – Астара (Азербайджан) создают предпосылки для переориентации транзитных грузопотоков, минуя территорию Казахстана.

Конкуренция железнодорожных перевозок с другими видами транспорта. Более гибкий в формировании тарифов, организации и осуществлении перевозок грузов автомобильный транспорт, имеющий возможность доставки по принципу «от двери до двери» в сегменте сборных, продовольственных грузов и оборудования, имеет ряд преимуществ по скорости и стоимости доставки. Развитие скоростных автомагистралей и бюджетных авиаперевозок могут послужить причиной переориентации роста пассажиропотока с железнодорожного на автомобильный и воздушный виды транспорта.

Рост долговой нагрузки при девальвации национальной валюты. Значительная доля кредитов в иностранной валюте, а также наличие обязательств в иностранной валюте по действующим договорам на приобретение основных средств повышают риск дальнейшего увеличения долговой нагрузки при основной массе выручки в национальной валюте.

Отсутствие институциональной и законодательной и технологической основы для либерализации рынка грузовых перевозок на МЖС. Предоставление частным операторам доступа к услугам магистральной железнодорожной сети во внутриреспубликанском сообщении должно осуществляться последовательно с разработкой и принятием соответствующей нормативно-правовой базы, предполагающей справедливое разделение социальной ответственности между всеми субъектами рынка, которое будет оцениваться посредством всестороннего объективного анализа текущей ситуации и условий функционирования в отрасли. При этом, особое внимание необходимо уделить компетенциям и полномочиям уполномоченного органа в условиях либерализации.

### **3.4. Инфраструктура водного транспорта и перевозки морским и речным транспортом**

#### **3.4.1. Текущая ситуация, достижения и проблемы**

Водный транспорт в Казахстане представлен тремя морскими портами на Каспийском море, несколькими судоходными реками и водохранилищами с сетью внутренних водных портов и гидротехнической инфраструктурой.

За последние годы был реализован ряд масштабных проектов по модернизации и развитию инфраструктуры водного транспорта, прежде всего, нацеленных на повышение пропускной способности морских портов и совершенствованию технологий обработки грузов.

В рамках ГПИР на 2015-2019 гг. реализован масштабный проект по развитию морского порта Курык со строительством железнодорожного и автомобильного паромного комплекса пропускной способностью до 7 млн. тонн в год. Ряд стратегических мероприятий и меры поддержки за последние 10 лет в области развития инфраструктуры и транспортно-логистической системы способствовали привлечению частных инвесторов в развитие терминальной складской инфраструктуры на Каспии. Реализован проект развития перевалочных мощностей северного терминала порта Актау с дополнительной пропускной способностью 3 млн. тонн в год по сухим и контейнерным грузам.

Через новые паромные терминалы порта Курык в рамках международного транскаспийского маршрута перевалено более 70 тыс. ед. вагонов и автомашин или более 4 млн. тонн грузов.

Общая пропускная способность казахстанского логистического узла на Каспии увеличена с 19,5 млн. тонн до 27 млн. тонн в год. Обеспечена инфраструктурная увязка с морским портом Алят с выходом на новую



железнодорожную линию «Баку – Тбилиси – Карс», далее на Турцию и страны Средиземноморья.

В результате реализации инфраструктурных проектов в рамках ГПИР, устойчиво растет общий объем контейнерных перевозок транзитом через Казахстан. В 2018 году объем контейнерных перевозок через Казахстан составил 411,5 тыс. контейнеров, что на 49% больше по сравнению с аналогичным периодом 2017 года. По направлению «Китай – Европа – Китай» за соответствующий период перевезено 235,5 тыс. контейнеров, что больше на 54% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года.

Согласно маркетинговым исследованиям АО «НК «КТЖ» ожидаемый грузопоток сухих и паромных грузов к 2020 году в направлении морских портов Казахстана составит порядка 13,7 млн. тонн. Основной транзитный грузопоток будет состоять из товаров, транспортируемых в контейнерах с Юго-Восточной Азии, в том числе из Китая. В среднем прогнозируется перевозка до 300 тысяч контейнеров в год.

Учитывая прогнозируемую тенденцию роста объемов грузооборота через порты, страны-конкуренты Каспийского региона активно развивают свой флот в целях закрепления своих позиций на рынке международных перевозок.

На сегодняшний день все паромные перевозки с казахстанских портов на 100 % осуществляются Азербайджаном, который имеет 15 паромов различного вида. На фоне активных паромных перевозок Туркменистан осуществил строительство 2-х собственных паромов.

Таким образом, паромные перевозки в Каспийском море осуществляются без участия казахстанского флота.

Геополитическое расположение нашей страны открывает большие возможности для развития транспортировки грузов посредством морского сообщения с прикаспийскими государствами.

За последние пять лет отечественный торговый флот пополнился четырьмя сухогрузными судами общим дедвейтом 24 тыс. тонн и обеспечивает перевозку 10,3% сухих грузов, переваливаемых из порта Актау (оперирование сухогрузами начато с 2015 года).

Казахстанские танкеры осуществляют транспортировку нефти не только из порта Актау, но также принимают участие в перевозке российской нефти из порта Махачкала до порта Баку. Более того, с 2011 года 2 нефтеналивных танкера Национального морского перевозчика осуществляют транспортировку нефти в Черном и Средиземном морях.

С 2016 года начата перевозка сухогрузами негабаритных грузов и зерновых из портов Актау и Курык до турецких и румынских портов на Черном море и в обратном направлении.

В условиях обострившейся конкуренции за грузопотоки страны региона для развития собственного флота применяют такие меры государственной поддержки как льготные ставки кредитования (РФ), инвестиционные субсидии и государственное софинансирование (Азербайджан, РФ, Туркменистан), льготные условия обслуживания в портах (Иран, Туркменистан), льготные

условия операционного лизинга со стороны специализированных лизинговых компаний, таможенные льготы (РФ).

Вышеуказанные обстоятельства, а также дефицит современного торгового флота, в том числе отсутствие паромов и фидерных судов (контейнеровозов), не позволяют Казахстану на должном уровне конкурировать на каспийском рынке морской перевозки грузов с иностранными перевозчиками, в особенности с возможностями флота Азербайджана и Ирана.

С 2007 по 2010 год объем перевезенных грузов морским транспортом вырос в 4,3 раза и составил 4 655,0 тыс. тонн. Вместе с тем, начиная с 2011 года в связи с переориентацией основных объемов нефти на трубопроводный транспорт наблюдалось снижение объемов морских перевозок грузов и по итогам 2018 года этот показатель соответствовал 1 833,2 тыс. тонн.

Годовой грузооборот морского транспорта с 2007 по 2011 год вырос в 9,1 раза до уровня в 3 189,7 млн. ткм. Однако, как следствие сокращения объемов перевозок грузов, начиная с 2012 года этот показатель также снижался и составил в 2018 году 1 515,6 млн. ткм.

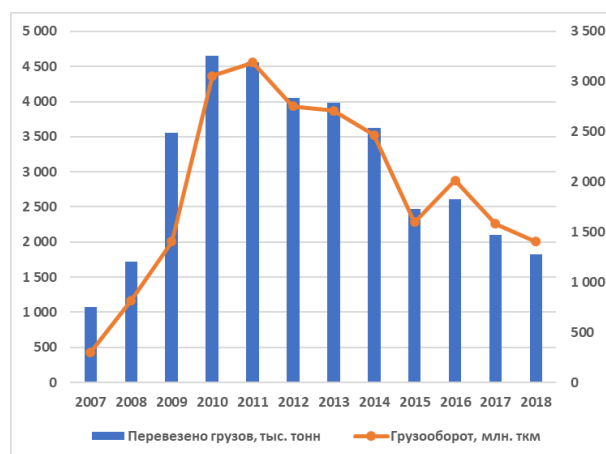


Рис. 4. Динамика объема услуг морского транспорта в 2009-2018 гг.

Несмотря на малую долю морского транспорта в общем объеме грузовых перевозок, анализ спроса и предложения показывает, что в направлении стран Прикаспийского региона, Персидского залива и Юго-Восточной Азии имеется потенциальный грузопоток объемом от 20 до 40 млн. тонн грузов ежегодно. Таким образом, прогнозируется, что дальнейшее развитие флота для морских перевозок позволят уже в среднесрочной перспективе обеспечить значительный прирост с доведением фактических показателей до уровня номинальной пропускной способности инфраструктуры.

На сегодняшний день большая часть нефтегазовых проектов сосредоточена на морском шельфе Каспийского бассейна. В рамках интенсивного освоения Казахстанского сектора Каспийского моря (далее - КСКМ), с каждым годом растет спрос на услуги сервисного флота. Рынок услуг сервисного флота формируется, исходя из условий, задач и этапов освоения месторождений КСКМ. При этом в зависимости от этапа разработки морских нефтегазовых проектов используются специализированные виды судов

(обеспечивающие исследования, разведку, снабжение, промышленную добычу и прочее).

По состоянию на конец 2018 года в судовых реестрах РК было зарегистрировано 310 судов вспомогательного флота, обеспечивающих поддержку морских операций на казахстанском шельфе Каспийского моря.

Однако в связи со снижением уровня Каспия возникает необходимость перехода на новые типы судов с меньшей осадкой. Следствием этого стало сокращение количества судов казахстанского флота, рост износа оставшихся судов. Около 30% судов в реестрах имеют сроки эксплуатации свыше 15 лет, что в перспективе приведет к дальнейшему сокращению их количества.

Также важным звеном освоения морских нефтегазовых месторождений является обязательное наличие аварийно-спасательных судов ликвидации аварийных разливов нефти (ЛАРН). Услуги по ЛАРН являются обязательной неотъемлемой частью морских операций при проведении работ по разведке и далее добыче углеводородного сырья на морских месторождениях. Цель создания системы ЛАРН в КСКМ – недопущение и предотвращение возможных чрезвычайных аварийных ситуаций на море, связанных с возможной утечкой или последующим разливом нефти на поверхность моря. Так, положения Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов (МАРПОЛ 73/78) и Конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью (1969 г.) содержат нормы по предотвращению тяжёлых последствий от разлива нефти на море для жизни и здоровья людей, а также для экологии моря.

В сфере развития кадрового потенциала в составе экипажей судов отмечается положительная динамика. В частности, по сравнению с 2014 годом доля граждан РК в плавсоставе увеличена с 51 % до 60 %, а на уровне командного состава с 28 % до 42 %. Рядовой состав практически полностью состоит из казахстанских граждан.

В целях обеспечения международного признания казахстанских профессиональных дипломов законодательство РК в данной области приведено в соответствие с международными требованиями. В декабре 2018 года в Международную морскую организацию внесена заявка для включения РК в «белый список» по вопросам подготовки и дипломирования морских кадров. До 2025 года планируется завершить работу по заключению с прикаспийскими государствами соглашений о взаимном признании документов о профессиональном образовании и иных квалификационных документов.

В области повышения безопасности судоходства также имеются определенные достижения. В частности, создана Морская администрация порта (МАП), на базе которой систематизированы контрольно-надзорные функции на морском транспорте.

На сегодняшний день МАП осуществляет функции по государственному портовому контролю в морских портах Актау, Баутино, Курык и контролю над использованием государства флага.

В целях унификации портового контроля между прикаспийскими государствами в настоящее время совместно с морскими администрациями

данных стран ведется работа по созданию единого режима осуществления инспекции за судами в портах, в том числе определение общего перечня обязательных международных требований и стандартов к судам.

Основные проблемы развития морского транспорта включают:

- слабую маркетинговую работу портов, недостаточное нормативное правовое обеспечение развития мультимодальных перевозок;
- отсутствие современных инструментов развития логистических услуг на Каспийском море;
- отсутствие навигационного сопровождения движения судов в порту Актау;
- недостаточная развитость системы поиска и спасения судов;
- недостаточность мощностей по ликвидации нефтяных загрязнений;
- отсутствие возможности для контроля за соблюдением требований безопасности судоходства у искусственных островов.

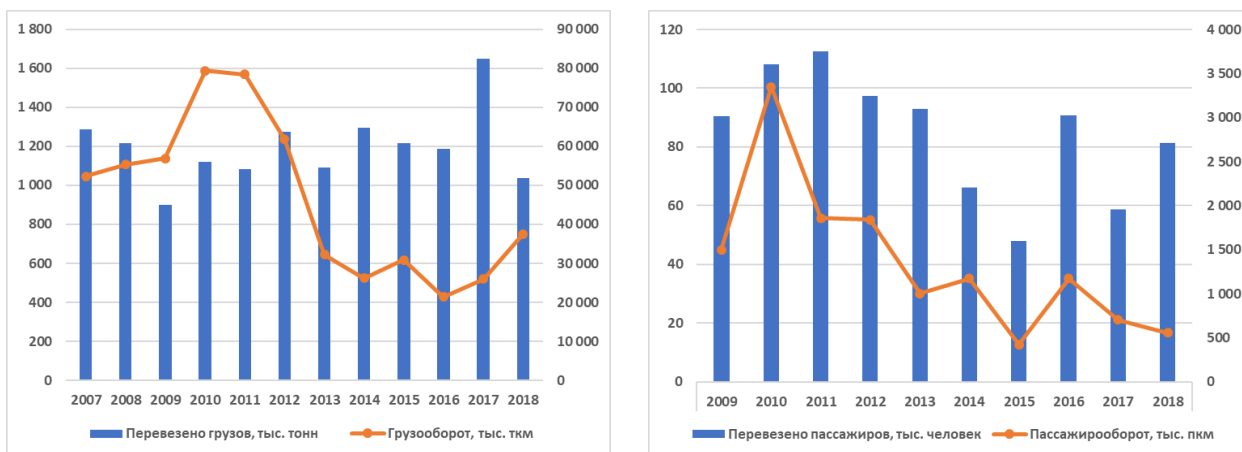
Развитие внутреннего водного транспорта тесно связано с промышленным освоением богатых природными ресурсами территорий страны. Судоходство в Казахстане возможно по таким рекам как Иртыш, Урал, Или и Ишим, озеро Балхаш. Тем не менее, речной транспорт получил развитие преимущественно на востоке – в бассейне реки Иртыш, на западе – в Урало-Каспийском бассейне, а также на юго-востоке – в Балхаш-Илийском бассейне, что свидетельствует о необходимости принятия более действенных стимулирующих мер для развития внутреннего судоходства, являющегося одним из наименее затратных видов транспорта.

По данным МИИР за последние пять лет объем перевозок речным транспортом увеличен на 40% или с 1,1 млн. тонн до 1,65 млн. тонн, в том числе с 40 тыс. тонн до 200 тыс. тонн в экспортном сообщении на Россию.

Вместе с тем, начиная с 2010 по 2016 годы показатели грузооборота внутреннего водного транспорта демонстрировали снижение в 3,7 раза до 21,4 млн. ткм, обусловленное сокращением дальности перевозок.

В настоящее время завершено строительство защитного сооружения Шульбинского шлюза, что позволило возобновить сквозное судоходство по казахстанской части трансграничной реки Иртыш. Ведется работа по обновлению судов государственного технического флота численностью 147 судов, общий износ которого составляет порядка 78%.

По итогам 2017 и 2018 гг. наметилась тенденция роста грузооборота.



**Рис. 5. Динамика объема услуг внутреннего водного транспорта в 2009-2018 гг.**

Несмотря на падение объемов коммерческих перевозок, внутренние водные пути и расположенные на них речные порты сохраняют в транспортно-коммуникационном комплексе Казахстана важное социально-экономическое значение. Перегрузочный потенциал речных портов недоиспользуются, в то время как пропускная способность железных и автомобильных дорог по ряду направлений исчерпаны и необходимы значительные затраты на развитие их инфраструктуры.

Из основных проблем речного транспорта необходимо выделить недостаточное количество и высокий износ объектов береговой транспортной инфраструктуры, длительный срок эксплуатации судоходных шлюзов без капитального ремонта и замены оборудования. В значительной степени изношен государственный технический флот и частные транспортные суда.

Анализ показателей эксплуатационной безопасности на водном транспорте свидетельствует об ухудшении ситуации в течение I-III кв. 2019 г. в сравнении с аналогичным периодом 2018 г. В частности, за указанный период зарегистрировано 5 аварийных случаев на морском транспорте (2018 г. – 4) и 5 происшествий на маломерном транспорте (2018 г. – 2). Количество погибших составило 2 человека. Таким образом, в рамках Программы необходима выработка комплексных мер по повышению эксплуатационной безопасности на водном транспорте.

### **3.4.2. SWOT-анализ**

#### *Сильные стороны*

Наличие развитой портовой инфраструктуры и вспомогательных систем для морского транспорта. Существующая развитая портовая инфраструктура морского транспорта интегрирована с транспортной инфраструктурой республики и способна обеспечивать перевалку любых видов грузов. Производственные процессы в портах автоматизированы и интегрированы с системой «Номад». Морские порты Баутино и Курык оснащены системами управления движением судов.

Надлежащее техническое состояние имеющегося торгового флота. Казахстанский флот является одним из молодых флотов на Каспии и отвечает всем современным международным требованиям по оснащенности и безопасности морских судов и способен осуществлять оперативную и безопасную перевозку грузов между портами на Каспийском море, а также из Каспия к открытым морям.

Наличие паромного сообщения с портом Баку. Возможное паромное сообщение с портами Ноушахр, Астрахань и Баку, а также развитие контейнерного терминала в Актау открывают обширные возможности для привлечения новых транзитных грузопотоков, которые движутся через Туркменистан между Юго-Восточной Азией, Китаем, Ираном, арабскими странами и Европой.

Наличие уполномоченного транспортного оператора. Важным фактором для привлечения международных грузовых потоков на транспортные коридоры Казахстана является наличие уполномоченного транспортного оператора – АО «KTZ Express», имеющего возможность предоставить единый логистический продукт при мультимодальной перевозке, задействовав при этом мощности портов Актау и Курык.

Соответствие требованиям Международной морской организации (ММО). В законодательство Казахстана внесены необходимые изменения и дополнения для реализации требований Международной морской организации в отношении организации судоходства на Каспийском море и безопасного плавания судов.

Соответствие системы подготовки морских кадров Международной морской организации. Планируемое вхождение в «белый список» Международной морской организации по подготовке морских кадров подразумевает международное признание казахстанской системы подготовки моряков и профессиональных дипломов, выдаваемых морской администрацией Казахстана.

Наличие Международного судового реестра. Судам, зарегистрированным в Международном судовом реестре и осуществляющим международную транспортировку, предоставляются налоговые льготы в виде освобождения от уплаты КПП и НДС.

Обеспечение финансирования и поддержания внутренних водных путей в безопасном для судоходства состоянии. Государство уделяет большое внимание финансированию мероприятий по содержанию внутренних водных путей и судоходных шлюзов. Ежегодно из республиканского бюджета выделяются средства на проведение работ по поддержанию габаритов судового хода и технического состояния шлюзов в безопасном для судоходства состоянии.

### *Слабые стороны*

Высокая степень износа погрузочно-разгрузочного оборудования и причальных сооружений порта Актау. В условиях отрицательного финансового

состояния порт Актау не имеет возможности инвестирования в модернизацию своей инфраструктуры, что влечет соответственно износ погрузочно-разгрузочного и вспомогательного оборудования, а также гидротехнических и причальных сооружений.

Низкая конкурентоспособность торгового флота. По причине малочисленности торгового флота и дефицита специализированных судов (в частности, сухогрузов, паромов, фидерных судов (контейнеровозов), казахстанский флот не может конкурировать на равных с более развитым флотом стран Каспийского бассейна, в связи с чем наблюдается снижение транспортировки грузов отечественным флотом.

Привязанность к традиционной номенклатуре грузов и технологиям перевозки. Имеет место слабая маркетинговая работа портов наряду с недостаточностью нормативного правового обеспечения для развития мультимодальных перевозок.

Недостаточная навигационная оснащенность. В порту Актау отсутствуют средства навигационного сопровождения движения судов. Также, отсутствуют возможности для контроля за соблюдением требований безопасности судоходства судами, находящимися постоянно у искусственных островов. Недостаточно развита система поиска и спасания судов в казахстанском секторе Каспийского моря. Наблюдается недостаточность мощностей по ликвидации загрязнений судов, в особенности нефтью.

Износ инфраструктуры внутреннего водного транспорта. На судоходных водных путях имеют место недостаточное количество и высокий износ береговой транспортной инфраструктуры. Наблюдается высокий износ судоходных шлюзов, что препятствует наращиванию объемов использования внутреннего водного транспорта. Износ государственного технического флота находится на критическом уровне.

Отсутствие финансовой поддержки со стороны государства по предоставлению льготных условий и субсидированию процентной ставки при приобретении судов.

### *Возможности*

Наличие потенциала для дальнейшего развития водного транспорта. Повышение важности Каспийского моря как международной транспортной артерии, географическое положение казахстанских портов и значительный потенциал нефтегазового сектора республики создают благоприятные условия для дальнейшего развития в Казахстане инфраструктуры водного транспорта и перевозок. Порты Актау и Курык обеспечивают связь с Ираном, Закавказьем и через речные каналы России – с Черным и Балтийским морями, а также Западной Европой.

В 2017 году начала свое функционирование Международная ассоциация «Транскаспийский международный транспортный маршрут» (далее - ТМТМ)–

это организация, объединяющая и представляющая на сегодняшний день интересы ряда стран и компаний, расположенных на ТМТМ, возрождая тем самым маршрут исторического Великого Шелкового Пути.

ТМТМ - международный транспортный коридор, который пролегает через Китай, Казахстан, акваторию Каспийского моря, Азербайджан, Грузию и далее в Турцию и страны Европы.

В связи с возрастающим грузопотоком из Китая в страны Европы и перспективы роста перевозок создают возможность для дальнейшего развития морского транспорта.

Законодательное закрепление дифференцированных тарифов. Введенная в действие законодательная норма позволяет администрации морских портов и навигационного центра применять дифференцированные коэффициенты к тарифам на обязательные услуги морского порта в зависимости от рисков, задействованных судов и персонала. Это увеличит коэффициент использования отечественных судов и создаст возможности для повышения их конкурентоспособности.

Прочные позиции Казахстана при формировании оптимальных маршрутов транзитных перевозок грузов. Казахстан является ключевым игроком в Каспийском регионе, как в части формирования грузовой базы, так и в вопросах организации оптимальных транзитных маршрутов. Имеющееся преимущество надлежит трансформировать в экономическую выгоду для страны. Важным звеном в этом деле, станет повышение роли Республики Казахстан в организации и координации рынка морских перевозок на Каспии. Здесь наличие научных учреждений и специализированных независимых организаций, работающих в области развития водного транспорта, логистики, маркетинга, инноваций придадо бы динамику этому процессу.

### *Угрозы*

Упущенная выгода казахстанских судоходных компаний на Каспии. В результате недостаточности сухогрузного флота и отсутствия паромных судов под флагом Казахстана экспортные объемы генеральных грузов вывозятся судоходными компаниями прикаспийских государств. Казахские экспортеры и импортеры заключают экспортно-импортные контракты на условиях, при которых право выбора грузоперевозчика принадлежит их иностранным партнерам. С учетом того, что иностранные партнеры преимущественно загружают свои судоходные компании, происходит переориентация транспортировки внешнеторговых грузов Казахстана на иностранных морских перевозчиков.

Переход международного сообщества на новые экологические требования в судоходстве. В 2011 году вступило в силу решение Международной морской организации (ИМО) о запрете использования и транспортировки тяжелого жидкого топлива в водах Антарктики. К 2020 году Евросоюз планирует создать систему бункеровки сжиженного природного газа, как в морских портах, так и на внутренних водных путях. На сегодняшний день



активное создание мощностей для бункеровки сжиженным природным газом идет в крупнейших мировых портах. Китай стал лидером по применению сжиженного природного газа (СПГ) в качестве топлива на речном транспорте.

ИМО подтвердила, что в 2020 году вводятся ограничения выбросов серы на морском транспорте в глобальном масштабе. Однако на фоне кризисных явлений, судовладельцам достаточно сложно оценить выгоды перехода на новый вид топлива.

Крупные мировые компании инициируют перевод судов на использование СПГ так, как это более эффективные и экологически чистые системы и технологии. Рынку задается новый стандарт безопасности и качества судоходства, что особенно важно при эксплуатации судов в экологически уязвимых регионах мирового океана.

Отсутствие завода по производству СПГ в Казахстане, затрудняет отечественным судоходным компаниям развивать возможность дальнейшего перехода судов на альтернативные виды топлива, в частности СПГ, и соответствовать международным экологическим требованиям. Наличие такого завода в республике стимулировало бы постепенное использование СПГ в виде топлива для железнодорожного и автомобильного транспорта.

Развитие альтернативных маршрутов в обход Казахстана. Отсутствие выстроенной и транспарентной системы мультимодальных перевозок в Казахстане, а также гибкости в вопросах формирования тарифов создают у наземных видов транспорта конкурентные преимущества перед транспортировкой морским путем.

Кроме того, происходит активное развитие международных транзитных коридоров в соседних государствах (железные дороги, автомобильные дороги, трубопровод), позволяющих переориентировать транзитный грузопоток в обход Каспийского моря.

Неспособность внутреннего водного транспорта (ВВТ) привлечь достаточные объемы перевозок для своего развития. Сложившиеся в последние годы логистические схемы транспортировки сухих грузов не используют потенциал ВВТ в силу его технологической и сервисной неразвитости. Без принятия стимулирующих и поддерживающих схем ВВТ окажется под угрозой дальнейшей стагнации и полной утраты потенциальной доли рынка.

В результате анализа можно сделать вывод – существующий уровень развития водного транспорта в Казахстане не в полной мере отвечает потребностям экономики в предоставлении транспортных услуг, а также отстает от развития водного транспорта в сопредельных государствах. Основные причины сложившейся ситуации: отсутствие организованной и согласованной деятельности судоходных компаний, отсутствие научного, маркетингового и логистического обеспечения отрасли, устаревший парк судов, неудовлетворительное состояние инфраструктуры водного транспорта и судоходных путей, нехватка высококвалифицированных кадров, отсутствие механизма применения методов цифровизации.

### **3.5. Инфраструктура воздушного транспорта и авиаперевозки**

#### **3.5.1. Текущая ситуация, достижения и проблемы**

Республика Казахстан занимает 2-е место среди стран СНГ и 73-е место среди стран-участников Международной организации гражданской авиации (ИКАО) по уровню соответствия требованиям безопасности полетов (подтверждено соответствие 74% требований). Комитетом гражданской авиации ведется работа по достижению уровня соответствия 80% требований с вхождением в 50 наиболее развитых авиационных администраций мира.<sup>4</sup>

Численность занятого населения в отрасли гражданской авиации составляет более 19 тыс. человек.

В стране действует 18 аэропортов, из которых к международным полетам допущены 17 аэропортов (16 соответствуют требованиям ИКАО). Аэропорты в основном расположены в областных центрах и городах республиканского значения.

В рамках ГПИР на 2015-2019 гг. в отрасли гражданской авиации реализован ряд значимых инфраструктурных проектов. Завершено строительство нового терминала аэропорта г. Нур-Султан площадью 47 000 м<sup>2</sup> и пропускной способностью 5 млн. пассажиров в год, что вкупе с ранее действовавшим терминалом обеспечивает обслуживание 8,2 млн. пассажиров в год или 2,5 тыс. пассажиров в час. Проведена реконструкция и модернизация ВПП аэропортов городов Алматы, Семей, Тараз, Уральск и Петропавловск.

Существующая сеть малых аэродромов в основном используется отдельными организациями и авиакомпаниями для выполнения авиационных работ. В силу технического состояния и уровня оснащенности не все аэродромы могут использоваться для организации регулярного сообщения МВЛ, которое в основном обеспечивается посредством аэропортов крупных городов.

По состоянию на 2019 год в Казахстане действует 59 авиакомпаний, в том числе 36 эксплуатанта, занятых на выполнении авиационных работ, 11 – выполняющих нерегулярные рейсы, 7 – выполняющих регулярные пассажирские рейсы, 4 грузовых авиакомпании и 1 авиакомпания в сфере авиации общего назначения. Наиболее современным и многочисленным флотом воздушных судов обладает АО «Эйр Астана».

В 2018 году казахстанскими и иностранными авиаперевозчиками было открыто 14 новых международных маршрутов, что обусловило положительные темпы роста перевозки пассажиров воздушным транспортом до уровня 8 млн. человек в год. Количество пассажиров, обслуженных в аэропортах страны за 2018 год составило 15,0 млн. человек (рост на 3%). Объем транзитных авиаперелетов за 2018 год составил 186,8 млн. сам-км, что превышает показатель 2017 года на 6,6 % (175,2 млн. сам-км). Количество транзитных пассажиров за 2018 год выросло на 45% (2017 г. – 620 тыс. чел.) и составило

---

<sup>4</sup> Для сравнения: Великобритания – 93 %, среднемировой уровень – 63%, среднеевропейский – 76%.

900 тыс. человек. Среднегодовой рост объема авиаперевозок за период с 2007 по 2018 год составил 26%.

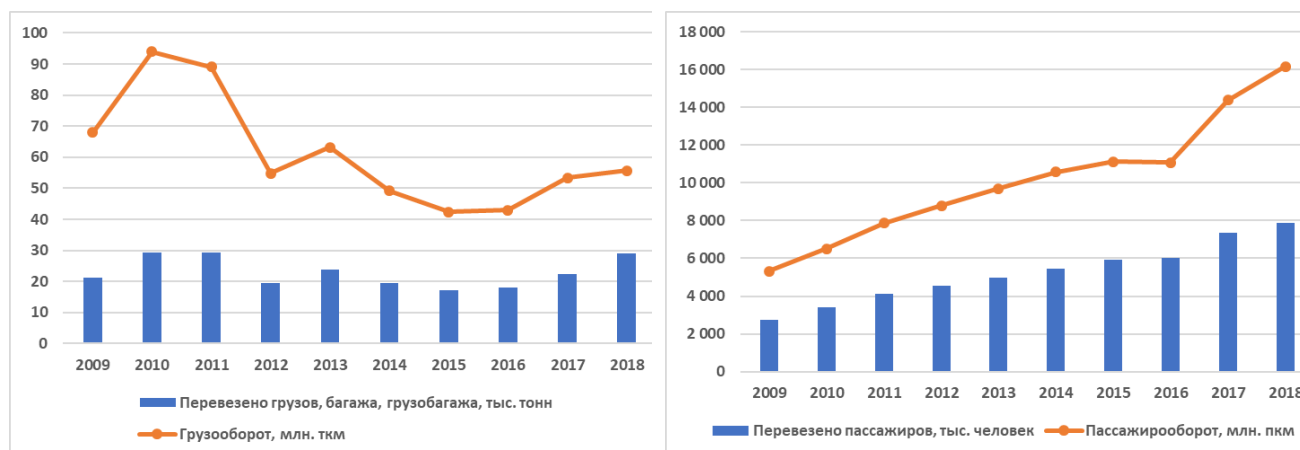


Рис. 6. Динамика объема услуг воздушного транспорта в 2009-2018 гг.

В докладе Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА) Казахстан признан одним из самых динамично развивающихся рынков в странах Восточной Европы и Центральной Азии. По прогнозам ИАТА в ближайшие 20 лет пассажиропоток на авиатранспорте вырастет более чем в 2 раза, что требует подготовки соответствующей инфраструктуры, персонала и флота воздушных судов.

Недостаточная развитость региональной аэродромной инфраструктуры обуславливает низкий охват территорий авиатранспортными услугами, в том числе, тем минимумом услуг, который критически необходим для проведения спасательных операций, оказания экстренной медицинской помощи и других социально-значимых услуг.

Анализ уровня обеспеченности авиатранспортной инфраструктуры малой авиации выявил потребность в организации строительства как минимум тринадцати и реконструкции трех аэродромов, преимущественно расположенных вблизи районных центров, для обеспечения доступа удаленных населенных пунктов к центрам крупных агломераций.

Наряду с решением задачи по развитию региональной авиатранспортной инфраструктуры, назрела острая необходимость в обновлении парка воздушных судов МВЛ. На данный момент численность самолетного парка, который может потенциально эксплуатироваться МВЛ, составляет 24 единицы при среднем возрасте 33 года. Предполагается, что до 2025 года потребуются постановка в эксплуатации более 15 новых воздушных судов для обеспечения потребностей населения страны в региональных перевозках.

Мировой опыт свидетельствует о том, что социально значимые перевозки на воздушном транспорте, как правило, являются убыточными, и для их обеспечения применяются инструменты государственной поддержки в виде дотаций и субсидирования.

В 2019 году в Казахстане АО «БРК-Лизинг» совместно с МИИР запущена реализация проекта по обновлению парка воздушных судов для региональных

и санитарно-медицинских авиаперевозок. Профинансирован закуп двух самолетов модели L410UVP (Чехия) для АО «Авиакомпания «Жетысу», которая является на 100% государственной и выполняет рейсы по социально значимым направлениям. Дальнейшее обновление авиапарка МВЛ самолетами данного или аналогичного типа, с учетом мирового и местного опыта эксплуатации, видится целесообразным.

Помимо относительно оснащенных аэропортов областных центров и городов республиканского значения, в Казахстане сохранилось незначительное количество вертолетных площадок, в основном, не соответствующих установленным для них авиационным нормам и используемых для обеспечения корпоративных либо производственных перевозок в интересах отдельных предприятий.

Согласно Правилам использования воздушного пространства и Правилам производства полетов в гражданской авиации РК, полеты вертолетов в ночное время и в условиях ограниченной видимости, возможно осуществлять только с площадок, оснащенных соответствующим светосигнальным и другим оборудованием. На данный момент выполнение взлетов/посадок в ночное время и в сложных метеоусловиях возможно только в специально оснащенных базовых аэропортах областных центров (за исключением г. Туркестан), городах Нур-Султан, Алматы, Балхаш, Жезказган и Семей.

В условиях неразвитой сети круглосуточных и всепогодных вертолетных площадок спектр применения вертолетной техники существенно сокращается, возможности экстренного и оперативного реагирования при решении ведомственных, социальных и корпоративных задач, ограничиваются. Кроме того, отсутствие соответствующей наземной инфраструктуры также снижает безопасность полетов и в дневное время при простых метеоусловиях.

Отсутствие вертолетных площадок вблизи отдаленных населенных пунктов, медицинских учреждений, природоохранных точек, магистральных автодорог, предприятий с опасными видами производств, спортивных и туристических объектов, потенциально опасных объектах по линии правопорядка и ЧС, делает невозможным своевременное и безопасное для авиации необходимое реагирование. Вследствие инфраструктурных ограничений, несмотря на постоянную потребность, заявки на полеты в ночное время и при сложных метеорологических условиях не принимаются авиакомпаниями. В государственной авиации РК полеты в ночное время и сложных метеоусловиях дополнительно регламентированы внутренними нормативными документами, однако перечисленные выше проблемы также актуальны.

Неразвитая авиационная инфраструктура затрудняет оперативное реагирование при наступлении экстренных и чрезвычайных ситуаций. Одной из актуальных и социально-значимых сфер применения вертолетной авиации является своевременная медицинская помощь, в т.ч. спасение пострадавших в ДТП и техногенных катастрофах.

В развитых странах эвакуация пострадавших в ДТП, как правило, производится с применением вертолетной техники, тогда как в РК, вследствие

слаборазвитых авиационных мощностей и инфраструктуры, при совершении ДТП оказание экстренной авиационной помощи не производится.

Анализ текущего уровня оснащенности вертолетной инфраструктурой в контексте целевого уровня охвата территории РК услугами экстренной авиации и медицины катастроф свидетельствует о необходимости развития сети малых вертолетных площадок, способных обеспечивать безопасные взлеты и посадки авиатехники как в темное время суток и в сложных метеоусловиях, так и в дневное время при простых метеоусловиях.

Для обеспечения возможности экстренного реагирования, оказания срочной медицинской помощи и спасения пострадавших, а также решения ведомственных и специальных задач необходимо создание развитой сети вертолетных площадок, преимущественно размещаемых вблизи районных центров, промышленных кластеров и социально значимых объектов.<sup>5</sup>

Анализ потребностей в обновлении авиапарка малой авиации выявил, что по состоянию на 2019 год средний срок службы вертолетов в РК составляет 23 года. При этом большинство вертолетов (41%) было выпущено еще во времена СССР. Наиболее востребованными для решения описанных выше задач являются тяжелые вертолеты 1 класса. На данный момент их доля составляет 39% от всего авиапарка, большинство из которых - вертолеты семейства Ми-8/171. До 2025 года, по причине крайнего износа потребует замены как минимум 33 ед. тяжелых вертолетов.

В 2018 году на отечественном АО «Авиаремонтный завод № 405» (г. Алматы) освоено сборочное производство современного вертолета типа Ми-171Е/8АМТ, который видится наилучшим решением для местных условий эксплуатации в классе тяжелых вертолетов.

Для пополнения вертолетного парка среднего класса оптимальным решением может стать вертолет EC-145 Eurocopter, крупноузловая сборка которых производится на ТОО «Еврокоптер Казахстан инжиниринг» в г. Нур-Султан.

Поставка вертолетов EC-145 отечественного производства в адрес АО «Казавиаспас» предусматривалась ГПИР на 2015-2019 гг. посредством льготного лизингового механизма через АО «БРК-лизинг», однако выделенные на приобретение 4-х вертолетов EC-145 бюджетные средства в размере 10 млрд. тенге так и не были освоены по причине отсутствия возможности обеспечить возвратность заемных средств.

В Республике Казахстан имеются 18 вертолетных авиакомпаний, потенциально способных обеспечить потребности государства в вертолетных перевозках. Однако по экономическим причинам наиболее эффективные из них осуществляют свою деятельность либо за рубежом, либо в корпоративных интересах материнских холдингов.

В целом, недостаточная поддержка и отсутствие должного подхода к вопросам бюджетного планирования и управления активами делает сектор

---

<sup>5</sup> В развитых странах на 50 – 100 тыс. чел. населения в среднем приходится одна вертолетная площадка.

малой авиации убыточным и непривлекательным для инвестирования. В этих условиях имеется острая необходимость более активной государственной поддержки социально значимых авиаперевозок, содействия развитию авиационной инфраструктуры и авиастроительной индустрии силами отечественных предприятий.

Анализ уровня авиационной безопасности свидетельствует о том, что в 2017 году в гражданской авиации произошло пять катастроф с гражданскими воздушными судами, в т.ч. один случай, связанный с конструктивно-производственным недостатком авиационной техники. В результате проведенных расследований установлено, что главными причинами катастроф стали нарушения требований по летной эксплуатации, в том числе, связанные с человеческим фактором. В 2018 году в гражданской авиации Казахстана авиакатастроф не происходило.

### **3.5.2. SWOT-анализ**

#### *Сильные стороны*

Высокий уровень безопасности полетов. Казахстан занимает 2-е место среди стран СНГ и 73-е место среди стран-участников ИКАО по уровню соответствия требованиям по безопасности полетов (подтверждено соответствие 74 % требований; для сравнения: Великобритания – свыше 93 %, среднемировой уровень – 63%, среднеевропейский – 76%).

Выгодное географическое положение. Аэропорты Казахстана в основном расположены на пути воздушных трасс, соединяющих Европу с Азией, Юго-Восточной Азией, вследствие чего, имеется существенный потенциал расширения международных воздушных сообщений и увеличения полетов казахстанских авиакомпаний в ближнее и дальнее зарубежье.

Надлежащее законодательное обеспечение деятельности гражданской авиации. Процессы организации и осуществления авиаперевозок в достаточной степени охвачены законодательными и подзаконными актами, гармонизированными с международными нормами.

Лидерство казахстанского Национального авиаперевозчика в Центрально-Азиатском регионе. Авиакомпания «Эйр Астана» признана «Лучшей авиакомпанией Центральной Азии и Индии» по версии Skytrax, а также ведущей региональной авиакомпанией по версии международного сервиса TripAdvisor.

Современный авиапарк магистральных самолетов. Средний возраст самолетов национального перевозчика – АО «Эйр Астана» составляет 8,5 лет. Средний возраст самолетов бюджетной авиакомпании «FlyArystan» составляет 6 лет.

Наличие собственного производства вертолетной техники. В Республике Казахстан освоено сборочное производство наиболее востребованного в отрасли вертолета тяжелого класса Ми-171Е на АО «Авиаремонтный завод № 405» (г. Алматы) и среднего класса EC-145 Eurocopter в ТОО «Еврокоптер Казахстан инжиниринг» (г. Нур-Султан).

Наличие собственного производства вертодромной инфраструктуры и оборудования. В Казахстане сформированы ресурсы для изготовления вертолетных площадок и их содержания с максимальным применением местных материалов и трудовых ресурсов.

### *Слабые стороны*

Отсутствие развитой сети наземной инфраструктуры для авиационных работ и обеспечения рейсов МВЛ. Имеющиеся малые аэродромы не в полной мере оснащены для круглосуточного и всепогодного обеспечения полетов МВЛ и неспособны удовлетворять потребности населения, бизнеса и ведомств в региональном авиатранспортном сообщении.

Низкая инвестиционная привлекательность сектора авиационных работ и полетов на МВЛ. Недостаточная эффективность механизмов господдержки и низкий уровень доходности авиакомпаний, выполняющих авиационные работы и рейсы МВЛ сдерживают развитие данных сегментов отрасли. Слаборазвитая авиационная инфраструктура также не способствует привлечению инвестиций в сектор авиационных работ, корпоративного и частного использования малой авиации.

Высокая степень износа воздушных судов, задействованных на авиационных работах и способных обслуживать внутриобластные авиамаршруты. В силу низкой инвестиционной привлекательности сектора авиационных работ и полетов по МВЛ, обновление задействованных воздушных судов не производится. Средний возраст применимых для МВЛ самолетного авиапарка составляет 33 года, а наиболее востребованного и многочисленного авиапарка вертолетов 1-го класса – 30 лет.

Несовершенная система оплаты услуг авиационных работ. Действующая система госзаказа на авиационную поддержку мероприятий предусматривает оплату фактического летного часа. Оплата дежурства не производится в связи с отсутствием соответствующей практики и поддерживающей правовой базы. Корректировка тарифов до приемлемого уровня не производится. Доходность авиакомпаний не позволяет своевременно обновлять авиапарк. Постоянная оптимизация издержек приводит к ослаблению уровня обеспечения безопасности полетов.

Дефицит квалифицированного авиационного персонала. Наблюдается недостаточный уровень квалификации готовящегося в учебных заведениях РК персонала. Имеет место недостаточная согласованность учебных программ и специализаций с реальным производством. Вследствие низкой конкурентоспособности условий оплаты труда в отечественных авиакомпаниях наблюдается отток наиболее квалифицированного персонала за рубеж.

Невозможность эффективной реализации функций единого оператора вертолетных услуг для госорганов и организаций на базе авиакомпании. АО «Казавиаспас», как субъект государственного предпринимательства, определен единым оператором по предоставлению вертолетных услуг госорганам и бюджетным организациям. При этом у компании отсутствуют необходимые

ресурсы, вследствие чего широко принята практика привлечения на субподряд других авиакомпаний с использованием устаревших и несоответствующих установленным законодательством нормам вертолетов.

### *Возможности*

Рост объемов авиаперевозок. Наблюдаемый уровень прироста перевозок свидетельствует о формировании позитивных трендов в развитии коммерческой авиации, а также в востребованности автомобильных коридоров Казахстана для организации и осуществлении через них транзитных перевозок грузов. IATA признало Казахстан одним из самых динамично развивающихся рынков в странах Восточной Европы и Центральной Азии. По прогнозам, в ближайшие 20 лет пассажиропоток вырастет с 8,0 млн. до 18 млн. пассажиров.

Наличие механизмов для развития наземной инфраструктуры на основе бюджетного финансирования. Опыт реализации ГПИР на 2015-2019 гг. продемонстрировал наличие в Казахстане достаточно эффективных механизмов бюджетного финансирования для реализации инвестиционных проектов по развитию наземной инфраструктуры воздушного транспорта. Наряду с реализацией Прогнозной схемы территориально-пространственного развития страны до 2030 года, определяющей стратегию развития регионов с акцентом на региональные стандарты обеспечения базового качества жизни в регионах, использование данной возможности в перспективных проектах повысит шансы на их успешную реализацию.

Наличие механизмов для обновления авиационной техники на основе государственной поддержки. Запуск проекта по обновлению парка воздушных судов через механизм лизингового финансирования для региональных и санитарно-медицинских авиаперевозок при поддержке МИИР и АО «БРК-Лизинг» доказывает жизнеспособность данного механизма и предоставляет возможности для расширения данной практики.

### *Угрозы*

Отток транзитных авиаперевозчиков с воздушных трасс и наземной инфраструктуры Казахстана. Страны региона ведут постоянную конкурентную борьбу за воздушный транзит и предоставление комплексных услуг наземной инфраструктуры. Без постоянного стремления к повышению уровня сервиса и обеспечения ценовой конкурентоспособности услуг Казахстан может потерять долю уже имеющегося рынка, а также упустить потенциальную выгоду от привлечения новых перевозчиков на свои трассы и аэропорты.

Транспортная дискриминация жителей удаленных и труднодоступных населенных пунктов. Недостаточная развитость наземной инфраструктуры и региональных авиаперевозок не позволяет обеспечить население дальних аулов, не имеющих круглогодичного наземного транспортного сообщения, равным доступом к абсолютному минимуму социально-значимых услуг, прежде всего своевременной квалифицированной медицинской помощи.

Недостаточно развитая наземная инфраструктура для экстренного реагирования. Отсутствие круглосуточных вертолетных площадок вблизи



медицинских учреждений, природоохранных точек, магистральных автодорог, предприятий с опасными видами производств, спортивных и туристических объектов, потенциально опасных объектах по линии правопорядка и ЧС, усложняет и зачастую делает невозможным своевременное и безопасное для авиации экстренное реагирование. Отсутствие подготовленной и безопасной инфраструктуры также существенно ограничивает развитие вертолетной индустрии и смежных направлений.

### **3.6. Транзит и транспортно-логистическая инфраструктура**

#### **3.6.1. Текущее состояние транзитных перевозок и логистики**

Транзитные перевозки грузов являются важной составляющей частью транспортной системы Казахстана. Обширная территория, значительные расстояния и технологические особенности транспортной логистики обусловили доминирование железнодорожных транзитных перевозок (90%) в общем объеме транзита в 2018 году. При этом, основная грузовая база транзита сформирована за счет перевозки генеральных грузов, руды, сельскохозяйственной продукции, металлов, нефти и нефтепродуктов.

Прерывание сложившихся цепей поставок между промышленными и торговыми предприятиями бывшего СССР в начале 1990-х годов привело к снижению объемов железнодорожного транзита более чем в 20 раз с 104,1 млн. тонн в 1989 году до 4,9 млн. тонн в 1999 году.

Ситуация стабилизировалась лишь в 2001 году, когда железнодорожный транзит достиг 5,6 млн. тонн в год, благодаря развитию международных торговых отношений Казахстана, сопредельных стран СНГ и Балтии. Активная транспортная и инвестиционная политики обеспечила увеличение объема перевозок грузов транзитом по территории Республики Казахстан в 2012-2014 годах до 16 млн. тонн.

В 2018 году транзит всеми видами транспорта через Республику Казахстан составил 19,2 млн. тонн, из которых 17,6 млн. тонн пришлось на долю железнодорожного транспорта.

Растущий спрос на контейнерные транзитные перевозки требует новых подходов к технологии организации перевозок и обеспечению инфраструктурных пропускных способностей с поэтапным отходом от практики, применимой только для генеральных грузов.

Сегодня средние темпы роста торгового оборота сопредельных с Казахстаном стран составляют порядка 5-6% в год. Как правило, страны-соседи тяготеют к транзитным перевозкам через Казахстан исключительно по технологии вагонных отправок (Россия, страны Центральной Азии и др.), что не дает ощутимого прироста транзитных грузопотоков. Как следствие, транзитный потенциал страны, составляющий на сегодня более 50 млн. тонн в железнодорожном инфраструктурном эквиваленте, не осваивается в полной мере.

По прогнозам международных экспертов, объем торговли между Китаем и основными рынками в Евразийском регионе в ближайшие 4-5 лет вырастет в 1,5 раза и превысит 1 трлн. долл. США в год, в т.ч. 850 млрд. долл. США по направлениям Китай – ЕС, Россия, страны Центральной Азии, Турция и Иран. Положительная динамика подтверждается итогами 2018 года по росту объемов внешней торговли Китая на 9,7 %, с достижением отметки в 4,5 трлн. долл. США (в 2010 году – 2,97 трлн. долл. США). Более 90 % данных перевозок приходится на долю морского транспорта с применением интермодальных контейнеров.

Прогнозируется еще более стремительный рост экспорта из западных и центральных провинций КНР за счет реализации инициативы «Один пояс – Один путь». Ожидается, что общий экспорт в целевые страны в период с 2018 по 2023 год увеличится на 3,7%, причем для доставки товаров на рынки будут использоваться преимущественно наземные транспортные решения.

### **3.6.2. Пропускная способность инфраструктуры международных транспортных коридоров**

Для развития Евроазиатских транспортных коридоров с учетом контейнерных технологий за последние 10 лет в ключевые проекты транспортно-логистической инфраструктуры Казахстаном инвестировано около 30 млрд. долл. США. Построены новые железнодорожные магистрали «Жетыген – Алтынколь», «Жезказган – Саксаульская – Шалкар – Бейнеу», которые сокращают транзитные маршруты на 1000 км и обеспечивают связь регионов страны от Востока до Запада. Новая железнодорожная линия «Узень – Болашак» обеспечила стыковку с железнодорожной сетью Туркменистана и выход к портам Персидского залива, а в перспективе – доступ к торговым потокам Индии.

В рамках реализации ГПИР на 2015-2019 гг. сформирована оптимальная логистическая цепь от Восточного побережья Китая (порт Ляньюньган), современного мультимодального хаба «Сухой порт» на границе Казахстана и Китая и далее по системе железнодорожных и автомобильных магистралей через Каспий в Турцию и Европу.

На границе с Китаем сформирован транспортно-логистический и торговый хаб – специальная экономическая зона «Хоргос Восточные ворота».

Инвестиции в инфраструктуру Каспийского логистического узла обеспечили качественное развитие порта Актау и нового мультимодального паромного комплекса Курык, вошедших в сеть международных транспортных коридоров. К портовым зонам подведены железнодорожные и автомобильные магистрали, обеспечиваются международные перевозки между странами Центральной Азии, Китая, Кавказа, Турции и Европы с общей пропускной способностью Каспийского логистического узла на уровне 26 млн. тонн грузов в год.

Таким образом, в настоящее время в Казахстане сформированы и функционируют следующие 5 международных железнодорожных

транспортных коридоров общей пропускной способностью в транзите до 50 млн. тонн: Северный коридор Трансазиатской железнодорожной магистрали (ТАЖМ), Южный коридор ТАЖМ, ТРАСЕКА, Север – Юг, Центральный коридор ТАЖМ.

На автомобильных дорогах сложилось шесть основных направлений – автотранспортных коридоров, пропускная способность которых оценивается в 10 млн. тонн транзитных грузов в год:

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

Успешно проведена гармонизация приоритетов инфраструктурного развития с соседними и вовлеченными странами. Сопряжение казахстанской ГПИР и Китайской инициативы «Один пояс – Один путь» обеспечило синергию транспортных и логистических систем и формирование новой архитектуры трансконтинентальных коридоров.

Совместные планы и реализованные проекты по развитию инфраструктуры в направлении Каспийского моря и портов Казахстана, Азербайджана, Грузии, Турции также обеспечили скорость и технологическую увязку в мультимодальных перевозках.

Гарантированная скорость доставки по наземным маршрутам на рынки Евразии на расстоянии от 10 до 12 тыс. км составляет 13 – 15 дней. Инфраструктуру Казахстана в операциях транзита, терминально-складской и дистрибуционной логистики используют ведущие компании мира.

В 2010 году впервые в истории Казахстана запущены регулярные контейнерные поезда через пограничный переход Алашанкоу – Достык в направлении России и далее в Западную Европу, загрузка которого на 2011 год не превышала 1 тыс. ДФЭ в год. Трансевразийский наземный маршрут доказал свою жизнеспособность благодаря высокой скорости доставки грузов из Восточного Китая до Европы (15 дней вместо 50 дней морским транспортом).

### **3.6.3. Транзитная и тарифная политика**

В условиях роста торговых потоков между Азией и Европой увеличивается спрос на логистические решения наземных маршрутов Евразийской транспортной системы, который удалось сформировать во взаимодействии со странами, вовлеченными в маршрутную сеть.

Для развития транзитных перевозок в течение 7 лет Казахстаном, Россией и Беларусью проводится последовательная и сбалансированная тарифная политика. Владельцами инфраструктуры и национальными операторами ведется оптимизация издержек в организации перевозок с применением технологичных транспортных активов и обратной загрузки.

В отношении экспортных перевозок в направлении Запада Китай также применяет устойчивую политику субсидий своей железнодорожной тарифной составляющей. Данные меры позволили сформировать единые тарифные условия и вдвое сократить комплексную цену на маршруте из восточных провинций Китая до западной Европы (с 11 тыс. до 5,5 тыс. долл. США).

Сегодня скорость доставки грузов через Трансказахстанский маршрут в 3 раза выше, чем традиционным морским транспортом. При этом стоимость транспортировки в 10 раз ниже, чем на воздушном транспорте. Это позволило сделать наземный маршрут через Казахстан новым логистическим решением с собственной нишей товаров, тяготеющим к перевозке через Евразийский железнодорожный маршрут.

В 2018 году благодаря реализованным мерам транзитный грузопоток по направлению «Китай – Европа – Китай» достиг 311 тыс. ДФЭ в год, а по всем транзитным коридорам Казахстана – 537 тыс. ДФЭ, что в 3,7 раза превышает объем контейнерного потока 2010 года (145 тыс. ДФЭ). При этом объем контейнерных грузов по направлению «Восточная Азия – Европа» составляет более 24 млн. ДФЭ, из которых по железной дороге через Казахстан следует всего 0,02 млн. ДФЭ.

Достижение целевых показателей по росту объемов транзитных перевозок обеспечивается в условиях жесткой конкуренции с альтернативными маршрутами. Несмотря на конкуренцию, доля Казахстана на этом рынке постоянно увеличивается. Если в 2011 году Казахстан имел 12% доли на сухопутном маршруте «Китай – Европа – Китай» (Россия – 88%), то за 2018 год доля Казахстана увеличилась до 78%.

Сбалансированная тарифная политика Казахстана с сопредельными странами в перевозках массовых генеральных грузов также стимулирует рост.

#### **3.6.4. Инфраструктура для контейнеризации перевозок**

Процесс контейнеризации перевозок грузов важен для балансирования транзитных и экспортных перевозок Казахстана. Гарантии применения контейнерных технологий, возможность качественного обслуживания на производственных площадях, терминалах, сухих портах, увеличивая скорости обработки и сохранности груза, поддержка таможенных и логистических операций, погрузка и выгрузка на инфраструктуре предприятий, подъездных путей, терминалов, складских помещений также является целевой задачей программы.

Уровень контейнеризации контейнепригодных грузов Казахстана в 2017 году составил 2,1% (4,3% с учетом транзита).

От общего грузооборота Казахстана в экспортно-импортном и транзитном сообщении доля контейнепригодных грузов составляет 53%, из них 95,7% перевозятся повагонными отправками – не контейнерные технологии.

Уровень контейнеризации в контейнепригодных грузах в России в 2017 году составил 6,2%. От общего грузооборота России в экспортно-импортном и

транзитном сообщении доля контейнеропригодных грузов составляет 49 %, из них 93,8 % перевозятся повагонными отправками.

При этом, 80% грузов между Европой и Китаем перевозится в контейнерах. Объем контейнерных перевозок в общем объеме грузовых перевозок в Европе (внутренние перевозки) в 2017 году составил 49%.

Основные проблемы контейнерных перевозок в Казахстане:

*Коммерческие:* неконкурентоспособные тарифы, в сравнении с автомобильными перевозками и железнодорожными в крытых вагонах, несбалансированность экспортных и импортных грузопотоков (на экспорт в основном идут ферросплавы и цветные металлы, и обратно транспортные средства практически не загружаются), а также транзитных грузопотоков.

*Институциональные:* задержки при таможенном досмотре (проверяются почти все контейнеры из Китая и стран Юго-Восточной Азии, в том числе транзитные), отсутствие технологий взаимодействия операторов железнодорожной и терминально-складской инфраструктуры с операторами морских линий и собственников контейнеров (операторы морских контейнерных линий – собственники контейнеров).

*Инфраструктурные:* недостаток соответствующего подвижного состава и терминальной инфраструктуры для хранения и выполнения погрузочно-разгрузочных операций – рынок операторов фрагментирован, отсутствие современных ремонтных баз и сертификации контейнеров в точках накопления, отсутствие необходимого оборудования на подъездных путях для приема/отправки крупнотоннажных контейнеров, отсутствие условий для погрузки и тарирования контейнеров на терминалах промышленных и экспортно-ориентированных предприятий.

Общая перерабатывающая способность железнодорожных и мультимодальных терминалов составляет порядка 5 - 6 тыс. ДФЭ/сутки, общая вместимость площадок – 40 426 ДФЭ/сутки. При этом, загруженность контейнерными грузами составляет менее 1% (около 500 ДФЭ/сутки). Необходимый уровень качества инфраструктуры и переработки имеется в Алматинской области, в том числе на приграничных станциях Достык/Алтынколь/Сухой порт, в ТЛЦ в городах Нур-Султан и Шымкент, и в морском порту Актау. Остальная сеть требует существенной модернизации и переоборудования.

Терминальное хозяйство крупных промышленных предприятий, частично осуществляющих перевозки грузов в контейнерах, также нуждается в модернизации и внедрении современных контейнерных технологий. Ввиду высокой себестоимости и слабой оснащенности контейнерными технологиями, многие предприятия осуществляют перевозки грузов повагонными отправками. Указанные градообразующие предприятия представляют собой инфраструктурные узловые и логистические системы, которые могли бы предоставлять соответствующие услуги для малого и среднего бизнеса в условиях необходимой технологической оснащенности.

В условиях развития и интенсивного роста объемов рынка услуг электронной коммерции, возрастает спрос на мультимодальные перевозки с

применением современных логистических решений и складской инфраструктуры. Ожидается, что в ближайшей перспективе существенным фактором по привлечению «Большого транзита» послужит рост услуг контейнерных перевозок для обеспечения потребностей развития электронной коммерции.

### **3.6.5. Рынок экспресс-доставки и электронной коммерции**

Одним из логистических решений реализации транзитного потенциала и привлечения новых грузопотоков являются мультимодальные перевозки с применением курьерской доставки товаров, заказанных на международных платформах электронной коммерции. Мировой рынок электронной коммерции в 2018 году составил порядка 3 трлн. долл. США и ежегодно возрастает на 20%. Согласно прогнозной оценке Bloomberg и Всемирного почтового союза, объем рынка электронной коммерции в 2020 году может достигнуть 3,8 трлн. долл. США и продолжит расти.

Вместе с ростом электронной коммерции растет и международный рынок посылочных отправок. Рост объемов рынка электронной коммерции с 2010 года составил 250%, объем отправок посылок вырос на 150%, создавая спрос на быструю и качественную доставку посылок, что, соответственно, и формирует трансграничную электронную торговлю.

Китай является самым быстрорастущим рынком трансграничной электронной коммерции. Так, согласно докладу Центра по изучению электронной коммерции Китая, в 2017 году объем экспорта КНР через платформы трансграничной электронной коммерции в сегменте «B2C» составил 1,2 трлн. юаней (190,5 млрд. долл. США) с приростом на 21,2% к предыдущему году.

По данным Государственного бюро почты КНР, в 2017 году китайские курьерские компании доставили около 40 млрд. посылок, что на 28% больше, чем в предыдущем году. Не менее 5% (2 млрд. посылок) от данного объема приходится на экспорт. При этом, в Европу и Россию отправляется порядка 600 млн. и 400 млн. посылок в год соответственно через популярные электронные платформы.

В России 80% заказов из Китая оформляется через электронные платформы (в Казахстане в 2018 году не более 50%). Национальным оператором почты выступает «Почта России», при этом курьерские компании DHL, UPS, DPD также имеют права оформлять почтовые отправления с применением таможенных реестров и других послабляющих таможенных режимов, что также позволяет им формировать всю логистическую цепочку поставки данных товаров без необходимости декларирования каждой посылки.

### **3.6.6. Мультимодальные перевозки и авиалогистика**

Развитие и применение новых технологичных транспортных решений, в том числе, смешанных – мультимодальных перевозок (Rail-Air, LCL (Less Container Load) для сборных грузов и грузов электронной коммерции, а также

контрейлерных перевозок позволяет оптимизировать скорость и стоимость доставки для различных товаров с высокой добавленной стоимостью.

Казахстанскими операторами уже опробована в тестовом режиме логистическая схема Rail-Air доставки груза из Китая в Европу с обеспечением оптимальной по соотношению цены и сроков доставки транспортной услуги.

Объединение сервисов железнодорожного транспорта, работы аэропортов и грузового авиаперевозчика в осуществлении оперативной доставки высокотехнологичной и дорогостоящей продукции является важным элементом в реализации основного преимущества (7 дней вместо 15) по сравнению с прямыми контейнерными перевозками грузов.

На сегодняшний день складывается ситуация, когда грузы в направлении Казахстана, либо стран Центральной Азии перевозятся магистральными воздушными судами, дислоцирующимися в авиахабах Европы, ОАЭ (Дубай), России (Москва), Южного Кавказа (Баку) и далее в аэропорты Казахстан транспортируются региональными воздушными судами, в том числе имеющимися провозными емкостями пассажирских бортов на регулярных рейсах.

Имея собственный флот, инфраструктуру (международные аэропорты в городах Нур-Султан, Алматы, Актобе, Атырау) и возможности осуществления региональной дистрибуции с компетенцией глобальных продаж, Казахстан мог бы не только занять свою нишу на данном рынке, но и обеспечивать региональные доставки и стать грузовой базой для России, Центральной Азии, Кавказа, Ирана, а также в перспективе выполнять полеты по мультимодальной схеме транспортировки в Европу.

В качестве дополнительного звена мультимодальной цепи, как комплексной логистической услуги с высокой маржинальностью, могли бы послужить шаттл-перевозки скоростными контейнерными поездами до места назначения там, где не осуществляются перевозки региональной авиацией, либо автотранспортом на небольшие расстояния.

Рынок Казахстана имеет значительный потенциал и является весьма привлекательным с точки зрения развития грузовых авиаперевозок, как в региональном, так и в глобальном масштабе. Однако, отсутствие национального грузового авиаперевозчика негативно сказывается на реализации этого потенциала, и грузы, предназначенные для работающих в Казахстане нефтяных и газодобывающих компаний, перевозятся белорусскими, азербайджанскими и украинскими авиакомпаниями.

Таким образом, Казахстан с собственным грузовым авиаперевозчиком мог бы занять ключевое положение в сфере обслуживания транзитных грузопотоков, перевозимых авиатранспортом, как между смежными, так и глобальными рынками.

### **3.6.7. Инфраструктура для консолидации и дистрибуции**

Важным направлением развития транзитных перевозок грузов является формирование внутренней (по «лучевому» признаку) и внешней сети

транспортно-логистических центров в ключевых узлах зарождения и дистрибуции грузопотоков с охватом близлежащих регионов России, Центральной Азии и Кавказа.

Для обеспечения распределения грузопотоков, в том числе через СЭЗ «Хоргос – Восточные ворота» как регионального транспортно-логистического хаба на перекрестке товарных потоков между Китаем, странами Евразийского Союза, Центральной Азии и Южного Кавказа, создается внутренняя логистическая инфраструктура. Осуществляется реализация проектов по строительству складов класса «А» на СЭЗ, в том числе, общей площадью около 25 тыс. квадратных метров.

В городах Нур-Султан и Шымкент созданы крупнейшие современные региональные ТЛЦ, соответствующие международным стандартам и предлагающие комплекс логистических услуг, в том числе во взаимодействии с центрами таможенного обслуживания в режиме «одного окна».

Прогнозная оценочная потребность в современных складских помещениях международного класса (с возможностью выбора клиентом широкого ассортимента услуг по хранению на сухих климатических складах и овощехранилищах, переработке контейнеров, а также в получении комплексных транспортно-логистических услуг в режим «одного окна») на ближайшие 5 лет составляет порядка 2 млн. квадратных метров. Ожидаемый потенциальный объем переработки и дистрибуции грузов в Казахстане с покрытием регионов сопредельных стран составит порядка 20 млн. тонн в год.

Данная инфраструктура позволит сформировать логистические цепочки поставок с обработкой транзитных грузопотоков с частичной доработкой, либо консолидацией и распределением поставок на региональные рынки сопредельных стран.

В то же время наблюдается низкая инвестиционная активность в области строительства и организации терминальной и складской инфраструктуры ввиду отсутствия заинтересованности со стороны частного сектора в участии в капиталоемких проектах.

### **3.6.8. SWOT-анализ**

#### *Сильные стороны*

Выгодное географическое положение Казахстана и точечные инвестиции в развитие международных транзитных коридоров за последние 10 лет. Выгодное географическое положение и исторически сложившиеся торговые грузопотоки между Россией и Центральной Азией сформировали основу для реализации транзитного потенциала Казахстана. Реализация государственных программ по развитию транзита и транспортно-логистической инфраструктуры, Транспортной стратегии Республики Казахстан до 2015 года дали импульс для реализации транзитного потенциала и привлечения трансконтинентальных контейнерных грузопотоков между Азией и Европой, в том числе путем модернизации и строительства новых железных и автомобильных дорог,



железнодорожных станций с мультимодальными терминалами и перегрузочными площадками, а также создания Каспийского логистического узла в Актау (Курык).

Активная внешняя политика Казахстана по развитию Евроазиатских транспортных связей и интеграции транспортно-логистической системы Казахстана в международную. С момента обретения независимости Казахстана, государством проводится активная внутренняя и внешняя политика по развитию транспортно-инфраструктурного комплекса, способствующая реализации транзитного потенциала. В области транспорта ратифицировано порядка 10 международных конвенций, подписаны многосторонние и двусторонние договоры. Казахстан принимает активное участие в регулярно проводимых многосторонних и двусторонних межправительственных комиссиях со странами мира с обязательным включением в повестку вопросов развития транспорта и логистики. Осуществляется взаимодействие с международными организациями и финансовыми институтами в сфере институциональных реформ и развития транспортной инфраструктуры.

Сбалансированная тарифная/транзитная политика, основанная на принципах международных договоров и применения условий по емкости рынка. Сформированная и успешно реализуемая политика применения условий транзитных перевозок грузов, основанная на практическом опыте сопредельных стран СНГ в согласовании условий и установлении понижающих коэффициентов (на примере железнодорожного транспорта) показала свою эффективность в привлечении транзитных грузопотоков. Ожидания грузоотправителей и логистических провайдеров сводятся к обеспечению предсказуемости, стабильности и гарантии того, оплаченные ими услуги транзита будут оказаны с должным качеством, скоростью и сохранностью грузов.

### *Слабые стороны*

Несовершенство таможенного законодательства в части регулирования оборота контейнеров (тары), а также необходимость декларирования в режиме временного ввоза. В правоприменительной практике таможенного регулирования оборота контейнеров не реализованы положения Конвенции о временном ввозе (Стамбул, 1990), регламентирующие возможность операторам предоставлять письменные обязательства, заполненные в произвольной форме, без оформления книжки CARNET ATA, об уплате таможенных пошлин и налогов, так как реализация данной нормы не предусмотрена казахстанским законодательством.

Указанные пробелы в таможенном регулировании сдерживают интеграцию Казахстана в международные логистические потоки и препятствуют повышению уровня контейнеризации и установлению баланса между экспортно-импортными и транзитными перевозками.

Наличие таможенных барьеров для развития транзитных перевозок. Таможенное законодательство ЕАЭС и Республики Казахстан предусматривает

право таможенных органов проводить таможенный контроль товаров (грузов) с момента пересечения таможенной границы до доставки товаров до таможенного органа назначения. При этом значительным препятствием является неуклонное увеличение таможенных досмотров как формы таможенного контроля, что влечет задержки товара в пути следования, рост дополнительных расходов грузоотправителей, грузополучателей, операторов вагонов и контейнеров, связанных с оплатой услуг перевозчика, складов временного хранения, перегрузочных мест.

Наличие узких мест в транспортной инфраструктуре, в том числе приграничных автомобильных и железнодорожных пунктах пропуска, снижающих скорость обработки и перевозок в транзитном сообщении. Существующая инфраструктура пунктов пропуска на казахстанском участке внешней границы ЕАЭС не позволяет осуществлять равномерный и ускоренный пропуск возрастающего транзитного грузопотока, что приводит к скоплению большого количества автотранспортных средств и длительному простоя в ожидании оформления документов и выполнения установленных процедур. Низкий уровень технического обеспечения и автоматизации всего цикла оформления и перемещения товаров не позволяет повысить уровень таможенного администрирования и минимизировать коррупционные риски, что в целом негативно сказывается на финансовых затратах участников внешнеэкономической деятельности и имидже страны.

Отсутствие унифицированного мультимодального коносамента. При организации мультимодальных и смешанных перевозок при смене вида транспорта возникает необходимость переоформления транспортных документов (СМГС, ЦИМ/СМГС, Air bill, СМР), что приводит к увеличению стоимости и сроков перевозки за счет применения импортно-экспортных тарифов.

Отсутствие возможности отслеживания транзитных перевозок грузов в режиме реального времени. В Казахстане отсутствует единая информационная система, которая позволяла бы отслеживать перемещение грузов (транспортных средств) в процессе осуществления транзитных перевозок грузов железнодорожным, автомобильным и воздушным транспортом. Данная функция выполняется экспедиторами или логистическими провайдерами, которые по имеющимся различным каналам связи и доступности информации, порой ограниченного характера, сообщают о передвижении транспортного средства/груза. Как правило, данные услуги не являются оперативными и зависят от формирования справочной информации организаторов перевозки.

### *Возможности*

Высокие темпы роста экономик Китая и стран Юго-восточной Азии, Центральной Азии, Турции, потенциал Ирана. Грузопотоки, возникающие в результате стремительного развития экономик Китая и стран Евразийского региона, приведут к дальнейшему увеличению объема наземных трансконтинентальных перевозок, которые будут тяготеть к транзиту через

Казахстан. Это обусловлено тем, что евроазиатские сухопутные маршруты уже доказали свое преимущество по скорости доставки грузов. Развитие электронной коммерции придаст дополнительный импульс росту грузопотоков, развитию мультимодальных перевозок и новых сфер логистического бизнеса в Казахстане, роль которого в качестве транзитного моста и логистического хаба в обслуживании грузопотоков Евразии будет возрастать.

Отмена санкций в отношении экономики Ирана и России. Наличие санкций в отношении Ирана и России сдерживает развитие торговли и транзитных перевозок через Казахстан (контейнерные грузы, промышленная и сельскохозяйственная продукция Южно-Уральской и Дальневосточной части России). Снятие санкций с предоставлением Ирану доступа к валютным операциям в торговле со странами-партнерами приведет к росту данных перевозок. Отмена санкций в отношении России наряду с отходом России от политики сдерживания транзита через Прибалтийские порты и границы с Евросоюзом по ряду категорий сельскохозяйственных товаров, следующих из Европы в Китай, создадут дополнительный рост импорта и экспорта из Китая.

Переход на открытую и прозрачную модель формирования тарифно-транзитной политики со стороны стран-транзитёров. Отказ от политики сдерживания транзита через Казахстан со стороны России, Узбекистана и Туркменистана, выражающейся в дискриминационном подходе к согласованию планов транзитных перевозок по железным дорогам, наряду с оптимизацией тарифной политики данных стран будут стимулировать рост транзита через Казахстан. В данном контексте ключевую роль играет внешняя политика Казахстана с сопредельными странами, открытость к торговле и доступу к транспортной системе Казахстана для экспорта грузов сопредельных стран на внешние рынки, проведение многосторонних переговоров при формировании тарифной политики, прозрачность и открытость в доступе к информации и логистическим услугам Казахстана.

### *Угрозы*

Развитие альтернативных транзитных маршрутов в сопредельных государствах. Увеличение пропускной способности Транссибирского маршрута и развитие Дальневосточных портов России, Забайкальского пограничного перехода с Китаем, российско-монгольского участка «Наушки – Эрлян», строительство железнодорожной линии «Китай – Кыргызстан – Узбекистан», а также завершение строительства участка железной дороги «Астара (Азербайджан) – Решт (Иран) коридора Север – Юг» могут послужить причиной снижения транзитного грузопотока через Казахстан.

Недостаточное финансирование модернизации и развития транспортной инфраструктуры. Отсутствие необходимого финансирования и адекватных транзитному потенциалу мер по содержанию, модернизации и внедрению современных технологий, повышению пропускной способности объектов транспортной инфраструктуры, а также пассивность в применении технологий

контейнеризации может привести к снижению темпов роста транзитных перевозок, а также привлекательности транзитных коридоров Казахстана.

Избыточность мер фискальной политики и снижение уровня либерализации законодательства в отношении транзита. Данная проблематика вызвана двумя факторами:

1) Применение неоправданно повышенных требований к экспортерам третьих стран в отношении транзитного декларирования и необходимости предоставления исчерпывающей информации о грузах, следующих транзитом через Казахстан;

2) Отсутствие гибкости в применении мультимодальных перевозок, в том числе применение НДС к услугам перевозок и грузам, следующим в третьи страны по мультимодальным цепочкам поставок.

Оба фактора оказывают ощутимое негативное влияние на реализацию транзитного потенциала страны и формированию её отрицательного имиджа.

Возможная транспортная изоляция со стороны сопредельных стран и усиление санкций в отношении Ирана, России и Китая. Стремление сопредельных стран (России, Узбекистана, Туркменистана) развивать на своих территориях альтернативные Казахстану транзитные коридоры, создание условий для привлечения на них экспортных и транзитных грузопотоков, а также санкции в отношении Ирана и России, также могут послужить существенным сдерживающим фактором в развитии казахстанского транзита.

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

Целью разрабатываемой Программы является содействие экономическому росту и повышению уровня жизни населения страны посредством создания эффективной и конкурентоспособной транспортной инфраструктуры, развития транзита и транспортных услуг, совершенствования технологической и институциональной среды деятельности транспортно-инфраструктурного комплекса.

№	Целевые индикаторы	Источник данных	Ед. изм.	Ответственные исполнители	2018 факт	2019 (оценка)	2020	2021	2022	2023	2024	2025
1	ИФО Валовой добавленной стоимости «Транспорт и складирование»	КС МНЭ РК	%, к предыдущему году	МИИР	104,6	103,8	103,2	103,2	103,2	103,5	103,6	103,6
2	Рост производительности труда в сфере «Транспорт и складирование»	КС МНЭ РК	%, к уровню 2016 года	МИИР РК	7,4	16,2	23,0	26,7	29,8	33,5	36,9	39,9
3	Рост инвестиций в основной капитал в сфере «Транспорт и складирование»	КС МНЭ РК	%, к уровню 2016 года	МИИР РК	112,3	119,8	137,7	162,9	190,9	224,0	262,9	308,9
4	Создание постоянных и временных рабочих мест:	КС МНЭ РК	Тыс. чел	МИИР	30	37	76,2	108,7	98,3	88,0	95,8	83,7
4.1	в том числе постоянных:	КС МНЭ РК	Тыс. чел	МИИР	3,0	3,7	7,3	9,7	6,2	7,4	9,5	8,4
4.2	в том числе временных*:	КС МНЭ РК	Тыс. чел	МИИР	27,4	33,4	68,9	99	92,1	80,6	86,3	75,3
5	Доля автомобильных дорог в хорошем и удовлетворительном состоянии, в том числе:											
5.1	республиканского значения	МИИР, АО "Казавтожол" (по согласованию)	%	МИИР, АО "Казавтожол" (по согласованию)	87	88	89	90	91	94	97	100
5.2	областного и районного значения	МИО	%	МИО, МИИР	68	69	71	75	80	85	90	95
6	Место Казахстана в глобальном рейтинге конкурентоспособности ВЭФ по показателю «Инфраструктура»	Отчет ВЭФ	Позиция	МИИР	69	67	65	62	58	55	52	49
7	Место Казахстана в рейтинге Всемирного банка по показателю «Эффективность логистики» (LPI) (рассчитывается раз в 2 года)	Отчет ВБ	Позиция	МИИР	71	*	65	*	60	*	50	*

(\*). Примечание: Оценка количества создаваемых временных рабочих мест основана на продолжительности периода занятости работника в течение одного календарного года.

Достижение поставленной цели предполагает решение следующих задач.

#### 4.1. Задача 1. Инфраструктурное обеспечение территорий и транспортных связей между ними.

Достижение данной задачи будет измеряться следующими показателями прямых результатов:

№	Показатели прямых результатов	Источник данных	Ед. изм.	Ответственные исполнители	2018 факт	2019 (оценка)	2020	2021	2022	2023	2024	2025
<b>Автомобильная инфраструктура</b>												
1	Доля автомобильных дорог республиканского значения в хорошем и удовлетворительном состоянии	МИИР	%	МИИР, АО «НК «Казавтожол» (по согласованию)	87	88	89	90	91	94	97	100
2	Капитальный и средний ремонт автомобильных дорог республиканского значения	МИИР	Км	МИИР, АО «НК «Казавтожол» (по согласованию)	1 483	1 146	1 400	1 500	1 600	2 000	2 000	2 500
3	Доля автомобильных дорог областного и районного значения в хорошем и удовлетворительном состоянии	МИО	%	МИИР, МИО	67	68	71	75	80	85	90	95
4	Строительство, реконструкция, капитальный и средний ремонт автомобильных дорог областного и районного значения	МИО	Км	МИИР, МИО	4365	4025	4000	4200	4400	4600	4800	5000
5	Доля автомобильных дорог республиканского значения I и II технической категории в общей протяженности автомобильных дорог республиканского значения	МИИР	%	МИИР, АО «НК «Казавтожол» (по согласованию)	31	33	36	40	45	50	55	60
<b>Железнодорожная инфраструктура и железнодорожный транспорт</b>												
6	Среднесуточная скорость движения транзитных контейнерных поездов в направлении Китай-Европа	КТЖ	Км/сутки	КТЖ	1 050	1 050	-	-	-	-	1 150	1 150
<b>Морской и внутренний водный транспорт</b>												
7	Снижение доли риска возникновения гидродинамических происшествий на судоходных шлюзах	МИИР	%	МИИР	94	91,6	81,9	56,5	43,6	31,5	14,1	10,3
<b>Автомобильный транспорт</b>												
8	Увеличение количества автовокзалов и автостанций, соответствующих национальному стандарту	МИИР	Ед.	МИО, МИИР	0	0	0	7	16	23	37	37
<b>Аэропортовая инфраструктура и воздушный транспорт</b>												
9	Количество отдаленных населенных пунктов и районных центров имеющих аэродромы МВЛ	МИИР	Ед.	МИО, МИИР	3	3	4	4	5	10	14	16

№	Показатели прямых результатов	Источник данных	Ед. изм.	Ответственные исполнители	2018 факт	2019 (оценка)	2020	2021	2022	2023	2024	2025
10	Транспортная мобильность (подвижность) населения на 1 человека в год (*) на воздушном транспорте	Расчет на основе данных КС МНЭ	Кол-во поездок / чел / год	МИИР	0,43	0,43	0,44	0,45	0,46	0,47	0,48	0,49

(\*) Примечание: Транспортная мобильность (подвижность) населения характеризует активность использования населением транспортного комплекса страны и рассчитывается как отношение численности пассажиров, перевезенных в течение периода (количество поездок), к общей численности населения.

## 4.2. Задача 2. Содействие привлечению «Большого транзита» и реализации экспортной политики посредством развития эффективной транзитной, экспортной и логистической инфраструктуры.

Достижение данной задачи будет измеряться следующими показателями прямых результатов:

№	Показатели прямых результатов	Источник данных	Ед. изм.	Ответственные исполнители	2018 факт	2019 (оценка)	2020	2021	2022	2023	2024	2025
<b>Автомобильный транспорт</b>												
1	Перевозка грузов в транзитном сообщении через территорию Республики Казахстан автомобильным транспортом	КГД МФ	Млн. тонн	МИИР	1,6	1,7	2,0	2,2	2,4	2,6	2,8	3,0
<b>Железнодорожная инфраструктура и железнодорожный транспорт</b>												
2	Перевозка грузов в транзитном сообщении через территорию Республики Казахстан железнодорожным транспортом	КТЖ	Млн. тонн	МИИР, КТЖ	17,6	18,3	20,9	23,1	24,8	26,7	26,8	26,9
2.1	в том числе в контейнерах	КТЖ	Тыс. ДФЭ	МИИР, КТЖ	537,4	824,6	1 108	1362	1498	1649	1655	1661
<b>Морской и внутренний водный транспорт</b>												
3	Перевалка транзитных грузов в морских портах Республики Казахстан	КТЖ	Млн. тонн	МИИР	0,2	0,3	0,4	0,6	0,8	1,0	1,2	1,4
<b>Общепромышленные направления</b>												
4	Перевозка грузов в транзитном сообщении через территорию Республики Казахстан, всего	МИИР	Млн. тонн	МИИР	19,2	20,0	23,3	25,9	28	30,3	30,8	31,3
5	Средняя пропускная способность автомобильных пунктов пропуска на внешней границе Республики Казахстан	ПС КНБ	Ед. грузовых АТС/сутки	ПС КНБ	1200	1200	1200	1250	1400	1450	1600	2000
6	Объем перевозок товаров электронной коммерции в международном транзите	МФ	Млн. ед.	АО «Казпочта» (по согласованию)	53,5	70,9	83,3	98,8	148,2	222,3	333,4	500,1

7	Количество экспортно-ориентированных предприятий, использующих современные технологии обработки грузов в контейнерах	МИИР	Ед.	МИИР	2	3	5	6	7	8	9	10
---	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------	-----	------	---	---	---	---	---	---	---	----

#### 4.3. Задача 3. Повышение технологической, научно-методической и ресурсной обеспеченности инфраструктурного комплекса.

Достижение данной задачи будет измеряться следующими показателями прямых результатов:

№	Показатели прямых результатов	Источник данных	Ед. изм.	Ответственные исполнители	2018 факт	2019 (оценка)	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Автодорожная инфраструктура												
1	Обеспеченность автомобильных дорог республиканского значения объектами придорожного сервиса, соответствующими Национальному стандарту	МИИР, КАЖ	%	МИИР, АО «НК «КАЖ» (по согласованию)	42	50	58	66	74	82	90	100
Аэропортовая инфраструктура и воздушный транспорт												
2	Количество аэропортов, охваченных внедрением автоматизированных систем контроля отправки рейсов и управления расписанием полетов	МИИР	Ед.	МИИР	3	3	5	6	9	11	12	15
3	Количество аэропортов, имеющих категорию ИКАО	МИИР	МИИР МИО	Ед.	16	17	17	18	18	19	19	19

#### 4.4. Задача 4. Повышение экономической эффективности и конкурентоспособности субъектов транспортной инфраструктуры и перевозчиков.

Достижение данной задачи будет измеряться следующими показателями прямых результатов:

№	Показатели прямых результатов	Источник данных	Ед. изм.	Ответственные исполнители	2018 факт	2019 (оценка)	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Автодорожная инфраструктура												
1	Доля платных самокупаемых автомобильных дорог республиканского значения в общей их протяженности	МИИР	%	КАЖ (по согласованию), МИИР	1	3	11	19	27	33	39	45
Автомобильный транспорт												
2	Доля казахстанских грузовых перевозчиков на международном рынке автотранспортных услуг	МИИР	%	МИИР	45	47	49	51	53	55	57	59



№	Показатели прямых результатов	Источник данных	Ед. изм.	Ответственные исполнители	2018 факт	2019 (оценка)	2020	2021	2022	2023	2024	2025
3	Пассажирооборот автомобильного транспорта общего пользования	КС МНЭ	Млн. пкм	МИИР	247 931,2	251 748,8	266 738	277 296	288 272	299 682	311 545	323 876
4	Грузооборот автомобильного транспорта общего пользования	КС МНЭ	Млн. ткм	МИИР	185 197,3	176 132	185 199	191 796	198 627	205 702	213 029	220 617
5	Количество регулярных международных пассажирских автомобильных маршрутов	МИИР	Ед.	МИИР	114	114	115	116	117	118	119	120
<b>Железнодорожная инфраструктура и железнодорожный транспорт</b>												
6	Доля железнодорожного подвижного состава со сроком эксплуатации свыше 25 лет:											
6.1	пассажирских локомотивов	КТЖ	%	КТЖ	57,7	57,7	53,2	52,7	50,9	39,4	31,7	22,7
6.2	пассажирских вагонов	КТЖ	%	КТЖ	42	42	44	37	27	23	20	15
7	Пассажирооборот железнодорожного транспорта общего пользования	КС МНЭ	Млн. пкм	МИИР, КТЖ	18 562	19 117	19 743	20 390	21 059	21 750	22 463	23 200
8	Доля контейнерных перевозок в общем объеме перевозок грузов железнодорожным транспортом	МИИР	%	КТЖ	2,1	2,8	3,3	3,7	3,9	4,1	4,3	4,4
<b>Аэропортовая инфраструктура и воздушный транспорт</b>												
9	Количество приобретаемых новых воздушных судов казахстанскими авиакомпаниями	МИИР	Ед.	МИИР	7	7	2	2	2	2	3	3
10	Пассажирооборот воздушного транспорта общего пользования	КС МНЭ	Млн. пкм	МИИР	14 990	15 000	15 150	15 301	15 454	15 608	15 764	15 921
11	Грузооборот воздушного транспорта общего пользования	КС МНЭ	Млн. ткм	МИИР	57,6	58,0	58,3	58,6	58,9	59,2	59,5	59,8
12	Количество перевезенных пассажиров региональными воздушными линиями	МИИР	Тыс. чел	МИИР	86	170	175,1	180,4	185,8	191,4	197,1	203
<b>Морской и внутренний водный транспорт</b>												
13	Количество приобретаемых новых судов водного транспорта, в том числе:	МИИР	Ед.	МИИР, КМТФ				2	2		2	
13.1	Универсальных паромных судов	МИИР	Ед.	МИИР, КМТФ				2				
13.2	Фидерных судов (контейнеровозов)	МИИР	Ед.	МИИР, КМТФ					2		2	

#### 4.5. Задача 5. Повышение эксплуатационной и экологической безопасности транспортной инфраструктуры.

Достижение данной задачи будет измеряться следующими показателями прямых результатов:

№	Показатели прямых результатов	Источник данных	Ед. изм.	Ответственные исполнители	2018 факт	2019 (оценка)	2020	2021	2022	2023	2024	2025
---	-------------------------------	-----------------	----------	---------------------------	-----------	---------------	------	------	------	------	------	------

№	Показатели прямых результатов	Источники данных	Ед. изм.	Ответственные исполнители	2018 факт	2019 (оценка)	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Автодорожная инфраструктура												
1	Погибших в ДТП на 100 тыс. населения	МВД	1 на 100 тыс. нас.	МВД	89	87	82	77	71	65	58	51
Железнодорожная инфраструктура и железнодорожный транспорт												
2	Доля железнодорожного подвижного состава на электрической тяге и альтернативных видах топлива	КТЖ	%	КТЖ	33	33	32,3	31,4	30,3	29	28,9	27,6
3	Охват железнодорожных путей регулярными проверками на соответствие требованиям по обеспечению безопасности при их эксплуатации	МИИР	км	МИИР	4 925	11 000	11 200	11 500	11 800	12 000	12 200	12 500
4	Охват железнодорожного подвижного состава регулярными проверками на соответствие требованиям по обеспечению безопасности при его эксплуатации	МИИР	Ед.	МИИР	10 846	18 000	18 200	18 500	18 700	19 000	19 350	19 500
Морской и внутренний водный транспорт												
5	Количество новых судов водного флота:	МИИР			0	13	2	10	2	11	13	8
5.1	судов ЛАРН	МИИР	Ед.	<u>КМТ</u> <u>Ф</u>	0	0	0	0	0	0	0	2
5.2	судов сервисного флота	МИИР	Ед.	КМТ Ф	0	0	0	0	2	0	0	0
5.3	судов технического флота	МИИР	Ед.	<u>МИ</u> <u>ИР</u>	0	13	2	10	0	11	13	6
6	Увеличение общего количества судов специального водного транспорта Комитета транспорта	МИИР	Ед.	МИИ Р, МФ	3	3	7	10	13	15	18	-
7	Снижение количества транспортных происшествий на внутреннем водном транспорте (на 1000 судов не более 0,5 транспортных происшествий)	МИИР	%	МИИ Р	1	1	1	0,9	0,8	0,7	0,6	0,5
Гражданская авиация												
8	Уровень внедрения стандартов ИКАО по безопасности полетов	МИИР, АО "Авиационная администрация Казахстана"	%*	МИИР, АО "Авиационная администрация Казахстана"	74	74	74	80	80	80	80	85

## **5. Основные направления, пути достижения цели и соответствующие им меры**

### **5.1. Реализация Задачи 1. «Инфраструктурное обеспечение территорий и транспортных связей между ними»**

В рамках данной задачи предусматривается реализация проектов по модернизации и развитию приоритетных объектов транспортной инфраструктуры, имеющих первостепенное социально-экономическое значение для улучшения межрегиональных транспортных связей, снижения транспортных издержек, повышения уровня жизни и мобильности населения страны.

Планирование инфраструктурных проектов по обеспечению транспортных связей территорий должно осуществляться в увязке с приоритетами социально-экономического и территориально-пространственного развития Республики Казахстан на среднесрочную и долгосрочную перспективу.

В сфере автодорожной инфраструктуры и услуг предусматривается выполнение работ по строительству, реконструкции и ремонту участков автомобильных дорог общего пользования республиканского, областного и районного значения, в т.ч. объектов инфраструктуры пассажирского автотранспорта, обеспечивающих транспортные связи опорных населенных пунктов и районных центров Республики Казахстан между собой, а также с автомобильными дорогами республиканского и международного значения.

В период с 2020 по 2025 гг. на финансирование развития автомобильных дорог общего пользования областного и районного значения будет направлено порядка 1 трлн. тенге на паритетной основе из республиканского и местного бюджетов, за счет которых будет восстановлено более 20 тыс. км местных дорог с доведением 95% протяженности сети до уровня удовлетворительного и хорошего технического состояния. Также для сокращения среднесрочной бюджетной нагрузки будут диверсифицированы источники и механизмы финансирования данной категории автодорог, путем создания условий доступа к источникам долгосрочного заимствования (международные финансовые институты развития, инфраструктурные фонды, как международные, так и в рамках ЕАЭС).

Приоритетность проектов по строительству, реконструкции, капитальному и среднему ремонту автомобильных дорог должна определяться местными исполнительными органами и центральным уполномоченным органом в соответствии критериями, утвержденными постановлением Правительства Республики Казахстан от 16 сентября 2013 года № 971, а также в увязке с Прогнозной схемой территориально-пространственного развития страны до 2030 года, которая должна рассматриваться в качестве первичного руководства к действию.

Планирование и реализация проектов должны учитывать диспропорции в обеспеченности регионов в автодорожной инфраструктуре, в связи с чем в

первоочередном порядке необходимо направлять ресурсы в регионы с наихудшим состоянием автодорог областного и районного значения (в частности, Западно-Казахстанская, Актюбинская, Атырауская области).

Для поддержания требуемого уровня технико-эксплуатационного состояния автодорог и улично-дорожных сетей населенных пунктов, планирование работ по их ремонту и содержанию должно осуществляться на основе концепции «Управления дорожными активами». Данная концепция предполагает новые подходы к системе технического учета автомобильных дорог, стратегии назначения и приоритизации дорожных проектов, а также обеспечения эффективного управления их качеством на всех этапах жизненного цикла в рамках реализуемых функций единого республиканского оператора в лице Национального центра качества дорожных активов.

Центральный уполномоченный орган в сфере автомобильных дорог должен оказывать содействие местным исполнительным органам в процессе формирования бюджетов и планирования приоритетных дорожных проектов, исходя из критериев приоритетности и потребностей перспективной модели пространственно-территориального развития страны.

Национальный центр качества дорожных активов должен быть интегрирован в процесс реализации Программы в качестве независимого субъекта вне контрактных отношений между заказчиками, инжиниринговыми организациями и подрядчиками. Для этого потребуются корректировка механизмов финансирования из республиканского бюджета путем внесения соответствующих изменений и дополнений в законодательство Республики Казахстан.

Для улучшения транспортных связей между населенными пунктами и повышения мобильности и безопасности населения, первоочередные работы, помимо прочего, должны быть направлены на:

- строительство и реконструкцию отсутствующих (утраченных, разрушенных) участков дорог общего пользования, являющихся причиной нарушения круглогодичных транспортных связей территориальных единиц и системообразующих хозяйствующих субъектов между собой и с другими объектами транспортной инфраструктуры;

- строительство и реконструкцию дорог общего пользования и участков хозяйственных дорог, необходимых для территориального развития экономики региона, включая создание новых промышленных зон, создание промышленных точек роста и экономических зон, создание и развитие новых населенных пунктов и агломераций;

- строительство, реконструкцию и ремонт подъездных и объездных дорог населенных пунктов с обустройством всепогодных дорожных покрытий жесткого типа.

Во исполнение поручения Главы государства на XVIII Съезде партии «Нур Отан» о дополнительном выделении 350 млрд. тенге на строительство, реконструкцию, капитальный и средний ремонт автомобильных дорог областного и районного значения в течение семи лет, ежегодное

финансирование данных работ из республиканского бюджета должно составлять не менее 200 млрд. тенге.

В качестве временной меры для оперативного устранения опасности движению и восстановлению проездной способности на особо разрушенных участках дорог общего пользования областного и районного значения должно производиться профилирование с добавлением либо без добавления каменного материала с периодичностью, требуемой для поддержания ровности дорожного покрытия на безопасном для автотранспорта уровне. Для этих целей в дорожных бюджетах МИО необходимо предусмотреть резервные средства.

Для максимального охвата ремонтно-восстановительными работами автодорог областного и районного значения в условиях ограниченного финансирования должны применяться доступные и экономичные технологии, в том числе, на основе дорожных одежд нежесткого типа, стабилизированных грунтовых покрытий и другие.

Необходимо провести общереспубликанскую инвентаризацию автомобильных дорог общего пользования областного и районного значения, а также хозяйственных дорог, обеспечивающих транспортные связи с крупными промышленными объектами и территориями, имеющими важное социально-экономическое значение.

Участки автомобильных дорог, не имеющие балансодержателей по итогам инвентаризации, но имеющие приоритетное социально-экономическое значение для населения и экономики регионов, подлежат отнесению на баланс местных исполнительных органов (с включением в состав дорог общего пользования) либо хозяйствующих субъектов по согласованию с последними.

При поддержке уполномоченного органа, национального оператора автомобильных дорог и местных исполнительных органов, совместно с заинтересованными хозяйствующими субъектами, должны быть проработаны вопросы развития хозяйственных дорог, обеспечивающих транспортную связь действующих и перспективных месторождений полезных ископаемых, промышленных и сельскохозяйственных предприятий, фабрик, заводов, комбинатов, крестьянских и фермерских хозяйств, угодий и пастбищ (в том числе сезонных), рекреационных зон и охраняемых природных объектов с дорожной сетью общего пользования путем строительства и реконструкции отсутствующих (утраченных, разрушенных) участков таких хозяйственных дорог и, где это необходимо, участков автомобильных дорог общего пользования (в том числе в рамках механизма ГЧП).

В границах населенных пунктов и на прилегающих к ним территориях необходимо обеспечить развитие инфраструктуры для повышения доступности и качества услуг автомобильного пассажирского транспорта населению путем модернизации и строительства автовокзалов, автостанций и пунктов обслуживания пассажиров.

Учитывая отсутствие устойчивого транспортного сообщения через Бухтарминское водохранилище, планируется реализация проекта по строительству моста для обеспечения межрайонной транспортной доступности и сокращения времени нахождения в пути.

Должна быть обеспечена непрерывность и связность маршрутов ежедневных поездок населения по принципу «Дорога до дома» посредством реконструкции участков дорог, примыкающих к границам населенных пунктов и проходящих в непосредственной близости от них (в т.ч. сквозных), наряду с модернизацией и развитием улично-дорожных сетей в границах населенных пунктов в увязке с ПРТ МИО.

Протяженность участков улиц в неудовлетворительном состоянии, а также с грунтовым покрытием и без такового в границах опорных населенных пунктов должна планомерно сокращаться.

В целях развития автодорожной инфраструктуры будет проработан вопрос реализации проектов по ремонту и реконструкции автомобильных дорог областного и районного значения и опорной улично-дорожной сети населенных пунктов и подходов к ним через механизм лизингового финансирования АО «БРК-Лизинг».

В рамках механизма ГЧП, совместно с ведущими мировыми брендами электротранспортных средств, необходима проработка проектов по развертыванию на автодорогах общего пользования и в границах населенных пунктов сети электрозаправочных станций для легковых и грузовых электромобилей.

В сфере инфраструктуры железнодорожного транспорта в целях предотвращения возникновения чрезвычайных ситуаций и обеспечения бесперебойной перевозки грузов предусматривается строительство обводной железнодорожной линии «Кокпекты – Карагайлы» в обход озера Карасор, ежегодно увеличивающегося в паводковый период.

Для соединения станции Уральск с казахстанской железнодорожной сетью без задействования территорий РФ будет проработан вопрос строительства железнодорожной линии Атырау-Уральск по схеме ГЧП.

В целях обеспечения прогнозируемых объемов перевозок грузов и пассажиров необходимо комплексное обновление парка подвижного состава. Наряду с этим, для повышения конкурентоспособности национальной железнодорожной компании необходимо проработать вопрос покрытия инвестиционных потребностей за счет повышения тарифов на услуги перевозки и МЖС, устранения перекрестного субсидирования и обеспечения полного покрытия расходов, связанных с организацией пассажирских перевозок, в том числе приобретение подвижного состава (вагоны, локомотивы) за счет республиканского бюджета, льготного государственного финансирования и субсидирования, либо прямой капитализации.

Для модернизации и эксплуатации железнодорожных вокзалов и станций будут проработаны и предложены механизмы применения ГЧП.

Национальной железнодорожной компанией будет продолжена работа по обновлению подвижного состава (пассажирские и грузовые вагоны и локомотивы). Для этого государство продолжит оказывать поддержку Национальной компании, в том числе путем предоставления льготного финансирования из имеющихся источников. Предоставленное финансирование должно в приоритетном порядке направляться на закуп железнодорожной

техники у отечественных товаропроизводителей в отрасли железнодорожного машиностроения, а также у других производителей в случае невозможности поставки железнодорожной техники отечественными товаропроизводителями.

Необходима проработка возможности введения на отдельных участках МЖС повышенных скоростей движения грузовых поездов (100-120 км/ч) и пассажирских поездов (160-200 км/ч) с внесением соответствующих изменений и дополнений в правила технической эксплуатации железнодорожного транспорта, наряду с проведением технологической модернизации подвижного состава и инфраструктуры.

В сфере воздушного транспорта необходимо продолжить работу по модернизации существующей и строительству новой аэродромной инфраструктуры, обеспечивающей развитие региональных авиаперевозок, а также деятельность специализированной и экстренной авиации.

В частности, планируется реконструкция ВПП в г. Нур-Султан, а также реконструкция аэровокзальных комплексов в городах Уральск, Костанай, Усть-Каменогорск, Шымкент, Атырау, Кызылорда, Алматы, Костанай, Оскемен. Новый международный аэропорт будет построен в г. Туркестан.

Предусматривается реализация проектов по строительству и реконструкции инфраструктуры МВЛ в населенных пунктах Кульсары, Миялы, Суюндик, Жанибек, Казталовка, Сайхин, Баянаул, Улкен-Нарын, Аркалык, Сарыагаш, Каркаралинск, Улытау. Также, будет произведена реконструкция ВПП в пос. Урджар, Ушарал, Зайсан, Шалкар.

Для обеспечения эффективного развития сети МВЛ строительство и реконструкция аэродромов и аэропортов МВЛ должны управляться единым оператором аэродромной инфраструктуры.

С учетом роста пассажиропотока и приведения в соответствие с международными нормами необходима модернизация аэровокзальных комплексов в городах Уральск, Костанай, Усть-Каменогорск, Шымкент, Атырау, Кызылорда и Алматы. Необходимо продолжить развитие транспортной доступности Международного финансового центра Астана и наращивание количества транзитных авиапассажиров.

В сфере водного транспорта для предупреждения чрезвычайных ситуаций техногенного характера необходимо проведение капитального ремонта судоходных шлюзов, расположенных на реке Иртыш, которые обеспечивают сдерживание значительного количества водных ресурсов водохранилищ и защиту прирусловых территорий от затопления.

Наряду с обеспечением безопасности судоходства, необходима реконструкция и модернизация портовых сооружений и береговых производственных объектов на участках внутренних водных путей, включая создание мультимодальных транспортно-логистических узлов на путях международного значения, а также создание инфраструктурных условий перераспределения грузопотоков с наземных видов транспорта на внутренний водный транспорт там, где это имеет экономическую целесообразность, развитие транспортных и пассажирских перевозок на социально-значимых маршрутах, приобретение судов транспортного и пассажирского флота.

При этом должны быть приняты меры по развитию береговой транспортной инфраструктуры.

Также планируется принятие мер, направленных на развитие транспортных перевозок в бассейне реки Иртыш, субсидирование и обеспечение услугами пассажирских перевозок на социально-значимых маршрутах и паромных переправах.

В сфере развития инфраструктуры пассажирского транспорта будут предложены к реализации в формате ГЧП проекты по строительству и модернизации автомобильных, железнодорожных станций и вокзалов.

Для повышения транспортной доступности удаленных населенных пунктов с областными центрами необходимо обеспечить развитие регулярных социально-значимых перевозок пассажиров по внутренним водным путям, в том числе, паромных переправ в Восточно-Казахстанской области.

## **5.2. Реализация Задачи 2. «Содействие привлечению «Большого транзита» и реализации экспортной политики посредством развития эффективной транзитной, экспортной и логистической инфраструктуры»**

Эффективная и конкурентоспособная инфраструктура играет важнейшую роль в привлечении «Большого транзита» и развитии экспорта казахстанских товаров и услуг на внешние рынки и является фундаментальным условием достижения стабильного роста транзитных грузопотоков и повышения ценовой конкурентоспособности экспортных производств.

Планирование проектов по развитию транзитной транспортной инфраструктуры должно осуществляться с учетом региональных интеграционных инициатив с участием Республики Казахстан, в том числе инициативы «Один пояс – Один путь».

В рамках решения данной задачи в сфере автодорожной инфраструктуры необходимо продолжить реализацию приоритетных проектов по строительству, реконструкции и капитальному ремонту автомобильных дорог общего пользования международного и республиканского значения.

В течение 2020-2025 гг. в рамках Программы будут реализованы инвестиционные проекты по строительству и реконструкции 6,9 тыс. км дорог международного и республиканского значения, в том числе:

- реконструкция под I и II технические категории автодороги «Нур-Султан – Аркалык – Иргиз – Шалкар – Кандыгаш» (автодорожный коридор «Центр-Запад»);
- реконструкция под II техническую категорию автодороги «Кызылорда – Павлодар – Успенка – граница РФ (на Барнаул)»;
- реконструкция под II техническую категорию автодороги «Жезказган – Аркалык – Петропавловск» с обходом г. Петропавловск;
- реконструкция под II техническую категорию автодороги «Жанаозен – граница Туркменистана»;



- реконструкция под II техническую категорию автодороги «Бейнеу – Шалкар»;
- реконструкция под II техническую категорию автодороги «Караганда – Аягоз – Бугаз»;
- реконструкция под II техническую категорию автодороги «Семей – граница РФ (на Барнаул)»;
- реконструкция под I и II технические категории автодороги «Уральск – Атырау»;
- реконструкция под I техническую категорию автодороги «Актобе – Карабутақ»;
- реконструкция под II техническую категорию автодороги «Атбасар – Костанай – граница РФ»;
- реконструкция под I техническую категорию автодороги «Кентау – Туркестан – Арыстанбаб – Шаульдер – Тортколь» с обходом г. Туркестан;
- реконструкция под II техническую категорию автодороги «Кулсары – Мукур» с обходом г. Кульсары;
- реконструкция под II техническую категорию автодороги «Усть-Каменогрск – Шемонайха – граница РФ (на Барнаул)», протяженностью 120 км;
- реконструкция под I техническую категорию автодороги «граница РУ (на Ташкент) – Шымкент – Тараз – Алматы – Хоргос» через Кокпек, Коктал, Кайнар (с подъездами к границе РК и обходами Тараз, Кулан, перевала Кордай), участок от пункта пропуска Нур жолы до МЦПС «Хоргос»;
- реконструкция под I техническую категорию автодороги «проспект Кабанбай батыра», участок от кольца «Астана жулдызы» до кольца международного аэропорта «Нурсултан Назарбаев»;
- строительство под I техническую категорию автодороги «Большая Алматинская кольцевая автомобильная дорога»;
- строительство под I техническую категорию автодороги «Юго-Западный обход г. Шымкент»;
- строительство под I техническую категорию автодороги «Обход г. Сарыагаш с подъездом у пункту пропуска Б. Конысбаев».

Кроме того, будут завершены инвестиционные проекты по строительству и реконструкции 4,2 тыс. км автодорог международного и республиканского значения, реализация которых была начата в рамках ГПИР на 2015-2019 гг.

Для обеспечения долгосрочного эффекта от реализации масштабных инвестиционных проектов по строительству, реконструкции и капитальному ремонту автомобильных дорог необходимо создание эффективной системы контроля качества строительно-дорожных работ и материалов.

Должен проводиться регулярный мониторинг и инструментальная диагностика технического состояния дорожного покрытия и искусственных сооружений, результаты которых должны использоваться для надлежащего планирования видов и объемов работ по текущему и среднему ремонту дорог в течение всего нормативного срока эксплуатации.

Планирование объемов работ по ремонту и содержанию автомобильных дорог должно осуществляться на основе концепции «Управление дорожными активами», а также посредством внедрения новых форм контрактов. В частности, для строительства и реконструкции автодорог должны внедряться механизмы контрактов «Под ключ» с передачей рисков проектирования и инфляции подрядчикам, что позволит сократить сроки реализации проектов. Будут внедрены долгосрочные контракты по бездефектному содержанию, которые позволят перейти от количественно учета объемов работ к качественным показателям транспортно-эксплуатационного состояния автомобильных дорог.

В условиях ограниченных финансовых ресурсов, при планировании годовых бюджетов дорожной отрасли уполномоченным органом и национальным оператором приоритет должен отдаваться финансированию мероприятий по текущему и среднему ремонту и содержанию реконструированных участков дорог во избежание разрушения дорожной одежды вследствие пропуска нормативных (плановых) ремонтов. Менее капиталоемкие планово-предупредительные работы с охватом большей протяженности сети автодорог должны выполняться с надлежащей цикличностью и в требуемом объеме.

Для устранения барьеров автомобильному транзиту необходимо модернизировать автодорожную инфраструктуру и увеличить пропускную способность автомобильных пунктов пропуска через государственную границу РК минимум до 2 тыс. транспортных средств в сутки (по аналогии с международным автомобильным пунктом пропуска Нур жолы в Алматинской области).

На автомобильных пунктах пропуска необходима модернизация полосы движения автотранспорта, расширение зоны пограничного и таможенного (где применимо) контроля с созданием дополнительных точек обслуживания водителей и пассажиров, а также транзитных транспортных средств. Кроме того, необходимо привести все автомобильные пункты пропуска на внутренней и внешней границах ЕАЭС в соответствие с Требованиями по техническому оснащению и организации работы пунктов пропуска на государственной границе Республики Казахстан.

Объем дополнительно обустраиваемых элементов транспортной и сервисной инфраструктуры для каждого пункта пропуска должен определяться уполномоченными органами индивидуально, исходя из фактической и перспективной загрузки, а также степени использования имеющейся пропускной способности.

Наряду с расширением пропускной способности, для создания благоприятных транзитных условий на автомобильных пунктах пропуска необходимо внедрить принцип организации «зеленых коридоров» для транзитных грузовых транспортных средств с введением ограничений (вплоть до полного запрета) на беспричинные остановки и досмотры со стороны органов транспортного контроля и административной полиции.

В сфере железнодорожного транспорта необходимо выполнить капитальный ремонт, строительство вторых путей (на перегруженных участках), ремонт и замену искусственных сооружений, модернизацию систем сигнализации, централизации и блокировки (СЦБ), связи и электрификации на участках магистральной железнодорожной сети, имеющих первостепенное значение для повышения конкурентоспособности транзитных коридоров.

Национальному оператору АО «НК «КТЖ» должна быть оказана государственная поддержка из средств республиканского бюджета для покрытия стоимости реализации следующих инвестиционных проектов:

- модернизация участка железнодорожного транзитного коридора «Достык – Мойынты»;

- электрификация железнодорожных участков «Мойынты – Актогай» и «Тобол – Никельтау»;

- строительство обводной железнодорожной линии «Кокпекты – Карагайлы» в обход озера Карасор.

При этом будут рассмотрены варианты реализации проектов по электрификации существующих железнодорожных линий путем применения механизма государственно-частного партнерства.

Для стимулирования развития мультимодальных перевозок и сервисных услуг для транзитной торговли необходимо продолжить реализацию проектов по строительству оптово-распределительных центров (ОРЦ) в крупных городах-хабах (Алматы, Нур-Султан, Караганда, Шымкент, Актобе и др.) с покрытием прилегающих регионов сопредельных государств.

Для обеспечения свободы «Большого транзита» необходимы разработка и реализация комплекса институциональных мер, включая упрощение таможенных процедур (в том числе, связанных с осуществлением мультимодальных перевозок), внедрение комплексной государственной услуги «E-Transit», доступной онлайн через «Личный кабинет предпринимателя», в т.ч. для граждан и юридических лиц иностранных государств.

В качестве меры для стимулирования переориентации транзитных грузопотоков на казахстанскую логистическую инфраструктуру и увеличения дохода от взимания таможенных пошлин при проведении таможенной очистки импорта, имеющего конечным местом назначения страны ЕАЭС, необходимо рассмотреть применение нулевой ставки НДС при таможенной очистке грузов на терминалах и СВХ Казахстана по опыту Беларуси.

Для стимулирования роста объемов грузов электронной коммерции (ГЭК) и развития складской дистрибуционной сети (пунктов обработки и исполнения заказов ГЭК) необходимо введение упрощенного таможенного режима, предусматривающего возможность оформления ГЭК по реестру грузоотправителя без применения процедуры транзитного декларирования.

На логистической зоне СЭЗ «Хоргос-Восточные ворота» необходимо реализовать режим бондового складского комплекса.

Стратегическая задача по интеграции транспортной инфраструктуры в международную транспортную систему и реализации транзитного потенциала

возможна только при централизованной организации перевозочного процесса. Отсутствие единого транзитного провайдера и нарушение целостности системы организации международных транзитных перевозок приведет к потере позиций на международном рынке.

В этой связи необходимо обеспечить исключение рисков в отношении транзитного суверенитета государства и конкурентоспособности железнодорожной отрасли по отношению к другим странам путем внесения соответствующих норм в законодательство РК, в том числе в части осуществления международных перевозок грузов, Национальным перевозчиком, а также обеспечения благоприятной институциональной среды и создания рациональной концептуальной основы в системе тарифного регулирования.

Кроме того, для надлежащего обеспечения перевозок локомотивной тягой и подвижным составом необходимо продолжить обновление подвижного состава (грузовые вагоны, фитинговые платформы, локомотивы), используемого преимущественно для транзитных (в т.ч. контейнерных) перевозок посредством оказания государственной поддержки национального оператора в виде капитализации, субсидий, грантов и льготного финансирования. При наличии соответствующей продукции отечественного производства, закуп железнодородной техники за счет средств государственной поддержки должен в приоритетном порядке осуществляться у казахстанских машиностроительных предприятий.

В целях стимулирования развития отечественной промышленности и предотвращения оттока капитала на зарубежные рынки необходимо на законодательном уровне предоставить частным отечественным перевозчикам, закупающим продукцию у казахстанских заводов железнодородного машиностроения, доступного кредитного финансирования и возможных налоговых преференций.

Необходимо обеспечить планомерное повышение пропускной способности железнодородных стыковых пунктов и станционных путей приграничной инфраструктуры, а также расширение перегрузочных терминалов на границе с КНР и Узбекистаном.

В сфере транзитной инфраструктуры воздушного транспорта и транзитных авиаперевозок будет предусмотрен комплекс мер по реконструкции существующих и строительству новых взлетно-посадочных полос (при условии экономической целесообразности) узловых аэрохабов, развитию аэропортовых комплексов, модернизации аэронавигационных систем для их приведения в соответствие с требованиями Международной организации гражданской авиации (ICAO).

В частности, планируется развитие сервисной инфраструктуры транзита через аэрохабы Нур-Султана, Актобе, Атырау, Актау, Алматы с открытием дополнительных международных и транзитных маршрутов, модернизацией и обновлением парка казахстанских авиаперевозчиков, выполняющих международные рейсы.

В целях экономического стимулирования развития, снижения себестоимости и повышения качества услуг, необходимо предусмотреть снижение налоговой ставки на имущество аэропортов городов Нур-Султан и Алматы до 0,1 к налоговой базе по аналогии с механизмом, действующим в отношении остальных аэропортов Республики Казахстан.

Для стимулирования роста авиатранзита грузов необходимо проработать вопрос о создании национального грузового перевозчика, что позволит занять прочную позицию в сфере обслуживания транзитных грузопотоков, перевозимых авиатранспортом, как между смежными, так и глобальными рынками.

Необходимо продолжить реализацию политики предоставления разумных степеней свободы для иностранных авиаперевозчиков с учетом интересов национального перевозчика.

Для стимулирования транзитного пассажиропотока необходимо расширить перечень государств, гражданам которых будет предоставлено право безвизового пребывания на территории Республики Казахстан до 72 часов.

Важным направлением привлечения авиационного транзита является развитие обслуживающей инфраструктуры в ключевых транзитных аэропортах, позволяющей на высоком сервисном уровне оказывать полный спектр услуг по техническому обслуживанию, выполнению погрузо-разгрузочных работ, дозаправке, а также ремонтной базы для дальнемагистральных воздушных судов.

В ключевых грузовых авиахабах необходимо проработать внедрение международного опыта «бондовых складов» для организации хранения товаров под таможенным контролем без взимания таможенных пошлин, НДС и акцизов и без применения к товарам лицензирования и квотирования на период хранения.

Создание необходимых условий и обеспечение доступа к аэропортовой инфраструктуре с возможностями использования бондовых складов и осуществления таможенных операций в упрощенном режиме, а также участие бизнеса в консолидации и логистических операциях на бондовых складах может способствовать росту объемов мультимодального транзита, а также загрузке аэропортов с привлечением грузовых магистральных и региональных авиаперевозчиков.

Стоимость горюче-смазочных материалов (ГСМ) и физическая обеспеченность соответствующей инфраструктурой для их хранения и реализации должны соответствовать уровню региональной конкуренции и не препятствовать привлечению авиационного транзита.

Для повышения эффективности межотраслевого взаимодействия необходимо завершить внедрение системы электронного документооборота “E-Freight”.

Одним из направлений дальнейшего развития транзитного потенциала авиатранспортной инфраструктуры является повышение уровня согласования

транзитной политики в области аэронавигации с соседними государствами, а также оптимизация аэропортовых сборов.

Необходимо продолжить работу по совершенствованию тарифной политики для перевозок казахстанских экспортных и транзитных грузов из КНР, Узбекистана и других стран Азии в направлении Транскаспийского международного транспортного маршрута (ТМТМ). Необходимо развивать сотрудничество в рамках межправительственной комиссии ТРАСЕКА и Ассоциации ТМТМ.

Для обеспечения роста перевозок через порты Курык и Актау паромным и сухогрузным флотом должна быть внедрена технология организации фидерных сообщений (регулярные линии) портов Казахстана с иранскими и азербайджанскими портами с установлением технологического графика планирования и организации перевозок в цепочке «железная дорога – морской порт – морское судно». Необходимо проработать вопрос о введении нулевой ставки НДС при организации смешанных (железнодорожно-водных) перевозок при экспорте.

В целях привлечения автомобильных грузов из Турции, Украины и Азербайджана на паромную линию «Курык – Баку» необходимо значительное упрощение административных процедур со стороны казахстанских контролирующих органов, а также оптимизация стоимости морского фрахта на данной паромной линии. Наличие национального паромного флота и субсидирование ставки фрахта обеспечат развитие данного направления перевозок.

В качестве одной из мер по обеспечению казахстанского торгового флота объемами перевозки необходимо стимулировать активное использование в отношениях между грузоотправителями и грузополучателями торговых контрактов на условиях CIF INCOTERMS 2010 при отправке казахстанских экспортных грузов через порты Актау и Курык.

Перспективы развития транзитного потенциала внутреннего водного транспорта целесообразно рассматривать с учетом перспектив развития водного транспорта в КНР и России. Требуется создать предпосылки для дальнейшего развития воднотранспортного сообщения по реке Иртыш, в том числе для увеличения объемов транзитных и экспортных грузов. Заключение меморандумов с китайской и российской сторонами по перевалке грузопотоков по водным путям реки Иртыш может стать основополагающим документом, с дальнейшей проработкой возможности создания трёхстороннего совместного предприятия.

Со стороны государства должны создаваться привлекательные условия для переориентации части грузопотоков с наземных видов транспорта на более экономичный внутренний водный транспорт для обеспечения сбалансированного развития транспортной системы страны.

Необходима выработка механизмов стимулирования судовладельцев к обновлению речных судов по аналогии с морским транспортом.

Для развития контейнерных и смешанных перевозок необходимо формирование эффективной тарифной политики на контейнерные перевозки с

учетом динамического ценообразования на вагонные перевозки. Действующий тариф на экспортные контейнерные перевозки должен быть конкурентоспособным в сравнении с повагонными отправлениями и с перевозками другими видами транспорта. При этом тарифные условия должны быть гармонизированы с сопредельными странами для обеспечения снижения стоимости транзита и ограничения возможностей для повышения тарифа другими странами-транзитерами за счет его оптимизации на казахстанском участке транзитного маршрута.

Необходимо создание на терминальных активах Республики Казахстан (в частности, портах Актау, Курык, Сухой порт на СЭЗ «Хоргос Восточные ворота» и ТЛЦ) бондовой зоны для хранения контейнеров по технологии контейнерных стоков (порожних) для международных морских линий и лизинговых компаний-владельцев контейнерного парка.

Для контейнеризации экспортоориентированных грузов в направлении морских портов Казахстана России и Китая, Юго-Восточной Азии, Турции, северной Африки необходимо создание / развитие терминальных площадок по приему, хранению и перегрузке грузов в контейнер. Данные площадки должны быть оборудованы средствами механизации погрузки, весами, возможностью проверки качества, услуги сюрвейера на станциях и терминах в основных регионах и доступны для участников рынка.

В качестве мер государственной поддержки отечественных экспортеров будут применяться механизмы кредитования проектов по развитию контейнерно-терминальной инфраструктуры через финансовые институты Казахстана, наряду с совершенствованием тарифной политики на железнодорожном транспорте и гарантированным обеспечением подвижным составом.

Помимо терминального оборудования, повышение уровня контейнеризации также потребует наличия складской инфраструктуры для организации услуги «первой» и «последней мили».

В правоприменительной практике таможенного регулирования оборота контейнеров необходима реализация положений Конвенции о временном ввозе (Стамбул, 1990 года), регламентирующих возможность операторам предоставлять письменные обязательства, заполненные в произвольной форме без оформления книжки CARNET ATA об уплате таможенных пошлин и налогов с введением соответствующей нормы в казахстанское законодательство. В целях повышения логистической привлекательности Казахстана необходимо увеличить до 360 дней период временного ввоза контейнеров морских линий и международных операторов в страну без декларирования.

При смене вида транспорта груз должен следовать в режиме транзита, без необходимости оформления множественных транспортных документов и тарифов, для чего необходимо внедрение мультимодальной транспортной накладной с международным признанием с ответственностью принципала.

Развитие зон транспортного и логистического обслуживания должно предполагать размещение контролирующих и таможенных органов.

Реализация данных направлений должна осуществляться с активным привлечением частного сектора в процесс оптимизации логистических цепей и затрат производственных и индустриальных объектов.

### **5.3. Реализация Задачи 3. «Повышение технологической, научно-методической и ресурсной обеспеченности инфраструктурного комплекса»**

#### *Технологическое развитие и внедрение инноваций*

В рамках реализации данной инициативы в сфере технологического развития транспортной отрасли предполагается охват направлений по трансферту передовых технологий в развитие транспортной инфраструктуры и транспортно-логистических услуг.

В целях дальнейшего совершенствования процессов эксплуатации автомобильных дорог будет расширяться география использования ИТС, систем видеонаблюдения и динамического весового контроля (WIM), а также автоматизированных систем взимания платы с пользователей автодорог, интегрированных с автоматизированной системой учета интенсивности дорожного движения и интеллектуальной транспортной системой. Для повышения самоокупаемости платных дорог и доходов от автомобильного транзита необходимо поэтапное внедрение дифференцированных тарифов платы за проезд и стоимости сервисных услуг.

На автомобильных дорогах общего пользования будут устанавливаться и интегрироваться с интеллектуальной транспортной системой дорожные метеостанции, оповещающие пользователей автодорог о погодных условиях, а также пункты экстренной телефонной аварийной связи.

Широкое применение найдут системы освещения улично-дорожной сети с использованием энергосберегающих технологий, искусственного автономного (на солнечных элементах) освещения и электроснабжения пунктов обслуживания пассажиров, а также автоматизированных систем управления наружным освещением.

В части технического контроля и надзора на всех стадиях производства работ при строительстве, реконструкции и ремонте автомобильных дорог, будут внедрены технологии неразрушающих методов контроля. Процессы организации работы дорожно-строительной техники будут осуществляться на основе цифровых моделей местности.

В целях повышения качества строительства, реконструкции, ремонта и содержания автомобильных дорог общего пользования и улиц населенных пунктов будут продолжены научные исследования, совершенствование нормативно-технической базы и внедрение новых технологий, в том числе, на основе концепции «Управление дорожными активами».

При этом реализация концепции «Управление дорожными активами» будет базироваться на цифровых решениях, в том числе, дорожной базе данных, а также информационной системе по ведению в электронном виде



исполнительной документации всех объектов производства работ, администрирование которых на общереспубликанском уровне будет закреплено за Национальным центром качества дорожных активов.

Эффективное внедрение новых материалов и технологий в автодорожной отрасли будет базироваться на принципах снижения себестоимости дорожных работ, увеличения межремонтных и гарантийных сроков, повышения уровня безопасности дорожной инфраструктуры, а также максимальной локализации дорожно-строительных материалов. При этом совершенствование нормативно-технической базы автодорожной отрасли будет ориентировано на интеграцию с лучшими практиками стран ЕАЭС и ОЭСР, а также устранение технических пробелов и разночтений с переходом от параметрической к нормативной системе технического регулирования в рамках полной оцифровки всей нормативно-технической документации. Системное администрирование данного процесса перехода автодорожной отрасли к концепции «Индустрии 4.0» будет производиться Национальным центром качества дорожных активов.

На автомобильном транспорте планируется внедрение систем электронного билетирования на городском и пригородном пассажирском транспорте, а также создание системы единого электронного билета на междугородных автоперевозках с дальнейшей интеграцией с системами билетирования на авиационных и железнодорожных перевозках.

Для повышения всеобщей транспортной доступности (инклюзивности) общественного пассажирского транспорта необходимо поэтапное увеличение доли парка подвижного состава общественного транспорта, оборудованного для перевозки маломобильных граждан.

В сфере железнодорожной инфраструктуры и перевозок будет создана институциональная основа для развития скоростного пассажирского движения с изучением перспективной возможности строительства для этих целей выделенных скоростных магистральных путей между основными транспортными хабами в увязке с приоритетами регионального экономического развития и трансграничных транспортных инициатив.

Также будет заложена институциональная и технологическая основа для внедрения интеллектуальных транспортных систем мониторинга и диагностики состояния инфраструктуры и подвижного состава с использованием координатной привязки данных спутникового позиционирования (GPS) к цифровой модели магистрального железнодорожного пути. Для целей осуществления диагностики технического состояния инфраструктурных объектов на больших скоростях будут задействованы мобильные диагностические комплексы с использованием современных лазерных систем высокого разрешения для сканирования пространства, а также систем неразрушающего контроля.

Использование инновационных технологий и автоматизация процессов съема, обработки и анализа информации, а также прогноза изменения технического состояния объектов инфраструктуры, позволит получать объективную оценку, более эффективно осуществлять планирование

оптимальных сроков технических воздействий и затрат на ремонт и содержание производственных активов.

Будут внедрены автоматизированные комплексы предупреждения работающих на железнодорожном пути ремонтных бригад о приближении поезда, системы определения свободности переездов, а также системы распознавания и идентификации номеров вагонов, интегрированные в систему управления движением поездов.

При обновлении вагонного парка будут проработаны возможности по расширению классности обслуживания пассажиров, включая создание дополнительных классов и услуг, а также поэтапное увеличение доли парка подвижного состава, оборудованного для перевозки маломобильных граждан.

В рамках инновационного развития инфраструктуры воздушного транспорта будут разработаны и внедрены системы комплексного обеспечения безопасности и контроля пассажиропотока в терминалах аэропортов на основе инновационных технологий идентификации личности, в том числе с использованием биометрических параметров.

### *Развитие информационно-коммуникационных технологий*

Одним из направлений реализации данной инициативы будет внедрение в сфере транспорта и транспортной инфраструктуры современных информационно-коммуникационных технологий (ИКТ). Будет предусмотрено внедрение интеллектуальных систем управления транспортными потоками, а также создание единой информационной среды мультимодального взаимодействия различных видов транспорта, грузовладельцев, таможенных и надзорных госорганов, что позволит повысить эффективность транспортной системы, устранить нефизические барьеры в транспортном процессе, значительно ускорить обработку грузов и окажет общий положительный эффект на конкурентоспособность транспортной отрасли.

Будет реализовано направление по развитию ИКТ-инфраструктуры по оказанию государственных услуг в сфере транспорта, в том числе автоматизация выдачи разрешений на регулярные перевозки пассажиров в международном сообщении, специальных разрешений на перевозки крупногабаритных и тяжеловесных неделимых грузов, развитие системы взимания платы за проезд по отдельным реконструированным участкам автодорог общего пользования.

В целях содействия развитию современной информационно-телекоммуникационной инфраструктуры и ускорению процесса цифрового развития общества и экономики, при планировании и реализации проектов по развитию транспортной инфраструктуры необходимо предусмотреть обязательные требования по проектированию и закладке базовой инфраструктуры (кабельных каналов и лотков, труб, кондуитов, темного волокна и аналогичных элементов) для последующего развертывания волоконно-оптических линий связи и прочих линейно-кабельных сооружений,

как для нужд операторов транспортной инфраструктуры, так и для совместного использования с провайдерами телекоммуникационных услуг.

Планируется развитие ИКТ-инфраструктуры подотраслей транспорта для автоматизации процессов формирования составных маршрутов, интеграции билетных систем автомобильного и железнодорожного транспорта, автоматизации процессов управления грузовой и коммерческой работой. Будет создана единая информационная платформа для ведения транспортного документооборота.

Следующим направлением является внедрение автоматизированных систем управления подотраслями транспортного комплекса с созданием национальной платформы интеллектуальных транспортных систем для обеспечения информационной интеграции различных отраслевых интеллектуальных транспортных систем и их элементов между собой, а также с внешними информационными системами.

В частности, на железнодорожном транспорте планируется внедрение комплекса информационно-аналитических систем управления перевозочным процессом, диагностикой и ремонтом производственных активов, интеллектуальных систем для подвижного состава, отказоустойчивых систем управления грузовыми и пассажирскими потоками, а также современных автоматизированных систем железнодорожной автоматики, телемеханики и связи в рамках инициатив в области ИТ и цифровизации.

Будет внедрена интегрированная система планирования с элементами машинного обучения, способствующая оптимальному распределению производственных ресурсов, а также принятию эффективных решений в процессе планирования инвестиций, эксплуатационной и коммерческой деятельности.

Получат дальнейшее развитие ERP системы (управление техническим обслуживанием и ремонтами производственных активов, управление материальными потоками, ведение раздельного учета, планирование и управление грузовой и маневровой работой станции, управление безопасностью и охраной труда), внедрение автоматизированной системы позиционирования и автоматизированного контроля сохранности грузов в пути следования на основе современных ИКТ и спутниковых технологий.

Будет заложена инфраструктурная и технологическая основа для внедрения автоматических систем управления «Автоматический машинист» и «Автоматический диспетчер», исключающие необходимость участия человека в процессах управления движением поездов. Внедрение указанных систем будет способствовать повышению безопасности и эффективности операционной деятельности, снижению износа инфраструктуры и тягового подвижного состава, а также расхода топлива и электроэнергии за счет оптимального ведения поезда. Кроме того, внедрение системы «Автоматический диспетчер» будет способствовать повышению эффективности процессов управления поездной, маневровой и грузовой работой на станции (включая повышение пропускной способности участков и станций, сокращение разрывов между нормативной и фактической скоростью),

в режиме реального времени автоматически информировать о движении поездов и состоянии объектов управления, а также выполнении графика.

Модернизация железнодорожной автоматики и телемеханики будет реализовываться посредством планомерной замены на всей магистральной сети физически и морально устаревших систем релейной электрической централизации на микропроцессорные системы. Будет внедряться система управления движением поездов, основанная на принципах автоматического оптимального управления без участия оператора. Для этих целей будут устанавливаться базовые подсистемы обеспечения безопасности движения поездов, включающие безопасные вычислительные платформы на посту централизации, а также новое поколение микропроцессорных напольных и бортовых устройств со встроенными функциями расширенной диагностики и возможностью управления по радиоканалу.

С использованием интернет-технологий и мобильных приложений дальнейшее развитие получают системы предоставления логистических услуг, а также системы информационного интерактивного взаимодействия грузоотправителей, грузополучателей и пассажиров с перевозчиками в процессе ведения договорной и коммерческой работы, реализации проездных документов.

В автодорожной отрасли планируется внедрение интеллектуальных транспортных систем (ИТС) в крупных городах и на наиболее загруженных участках сети автодорог республиканского значения, создание единой информационной системы планирования регулярных пассажирских перевозок, ведения реестра маршрутов и перевозчиков. Предусмотрено создание Транспортной модели Казахстана для повышения эффективности процессов планирования развития автомобильных дорог на основе анализа данных об их техническом состоянии, истории проведенных воздействий по ремонту и содержанию, а также информации об изменении интенсивности транспортных потоков.

На водном транспорте будет реализована автоматизация производственных процессов при проведении путевых работ по обеспечению водных путей в судоходном состоянии, планируется разработка и внедрение автоматизированной информационной системы «Единая база данных моряка», внедрение интегрированной электронной системы оформления и сопровождения морских и речных грузовых и пассажирских перевозок.

Будет заложена инфраструктурная и технологическая основа для внедрения современных систем электронной спутниковой навигации и использования беспилотных и автономных судов, а также цифровизации морских операций, которые позволят в значительной степени упростить процессы идентификации судов, обмена данными с системами береговой инфраструктуры, определения нештатных ситуаций и оперативного реагирования на них, контроля за акваторией в режиме реального времени.

В сфере развития инфраструктуры воздушного транспорта будет продолжено внедрение современных систем управления воздушным движением и аэронавигационные системы на основе технологий спутниковой

навигации, цифровой передачи сигнала, зональной навигации и систем автоматического наблюдения, позволяющих воздушным судам автоматически передавать свои координаты по четырем измерениям для точного определения их местоположения в пространстве.

Также необходимо продолжить внедрение автоматизированных систем контроля отправки рейсов и управления расписанием полетов, управления обработкой воздушных судов, управления производственной деятельностью аэропортов, оперативного управления техникой и персоналом.

Создание единой информационной среды технологического взаимодействия различных видов транспорта и всех участников транспортного процесса внесет существенный вклад в снижение транзакционных издержек и уменьшит общие транспортные издержки в экономике. Развитие информационной среды взаимодействия видов транспорта и участников транспортного процесса станет частью создания инфраструктуры единого транспортного пространства страны.

#### *Научно-методологическое и нормативное правовое обеспечение*

Реализация данной инициативы предусматривает проведение прикладных научных исследований в целях формирования научно-методологической и нормативной правовой основы дальнейшего развития транспортно-инфраструктурного комплекса.

Одним из направлений повышения эффективности деятельности транспорта, снижения транспортной составляющей в стоимости товаров и услуг будет проведение научных исследований с последующей разработкой и внедрением системы мониторинга транспортных издержек, а также выработка мер по стимулированию их снижения.

Будут проведены научные исследования с целью разработки и адаптации методов планирования развития транспортных систем в городских агломерациях, их интеграции с регулярными пригородными, междугородними и международными автобусными перевозками, а также с другими видами транспорта.

Необходимо проработать вопрос о создании отраслевых научно-исследовательских институтов транспорта при поддержке со стороны национальных операторов и крупнейших транспортных компаний с последующим формированием и реализацией на их основе трехлетних программ НИОКР согласно актуальным приоритетам и потребностям транспортно-коммуникационного комплекса.

В целях повышения эффективности транспортной логистики и развития транзитных перевозок будут проведены научные исследования по разработке методологической основы и средств мониторинга технических и технологических параметров международных транспортных коридоров, обеспечивающих их конкурентоспособность на международном уровне.

Также будут проведены научные исследования, разработаны рекомендации (в том числе по применению инновационных технологий) и

меры по снижению энергоемкости транспорта до уровня передовых стран в целях повышения эффективности использования топливно-энергетических ресурсов, а также снижения экологической нагрузки и негативного воздействия на окружающую среду.

Будет сформирована научно-методологическая база знаний и передового опыта по внедрению высокоэффективных инновационных технологий строительства, реконструкции и эксплуатации объектов транспортно-инфраструктурного комплекса с последующей актуализацией и предоставлением широкого доступа к ней посредством интернета.

В целях повышения эффективности государственного регулирования деятельности транспортно-инфраструктурного комплекса будет разработана научно-методологическая основа для разработки и внедрения информационно-аналитических систем для принятия оптимальных решений по управлению развитием транспортной инфраструктуры, осуществления контрольно-надзорных функций, включая организацию и контроль осуществления социально значимых и субсидируемых государством транспортных услуг.

Будут проведены исследования по разработке комплексных решений по реконструкции инфраструктуры железнодорожного транспорта для обеспечения пропуски поездов с повышенными осевыми нагрузками, а также разработаны комплексные меры по сокращению удельных затрат на обслуживание и повышению сроков службы систем и объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта.

Будут проведены научные исследования в части институционального (разработка правовой базы, системы стандартов и технических регламентов) и технологического обеспечения развития скоростного железнодорожного пассажирского сообщения, а также создания и развития систем обеспечения скоростных перевозок автомобильным транспортом.

Также будут проведены научные исследования по институциональному и технологическому обеспечению развития и внедрения беспилотных технологий на автомобильном, железнодорожном и водном транспорте, а также адаптации транспортной инфраструктуры к использованию беспилотных транспортных средств, включая развитие и применение геоинформационных навигационных систем и технологий.

В части обеспечения гарантированного уровня доступности и качества транспортных услуг для населения с учетом критериев экономической эффективности и интересов субъектов транспортной инфраструктуры и перевозчиков предусматривается совершенствование нормативной правовой базы, регламентирующей механизм государственного регулирования деятельности транспорта, в том числе тарифообразования услуг железнодорожного транспорта, субсидирования расходов, связанных с организацией социально значимых пассажирских перевозок, внедрения механизмов взаимодействия сторон на долгосрочной основе.

В целях формирования оптимальной системы функционирования железнодорожной отрасли в рамках совершенствования нормативной правовой базы будет осуществлена разработка соответствующего проекта Закона

Республики Казахстан «О железнодорожном транспорте», направленного на корректировку действующей институциональной структуры и комплексной реформы экономической модели отрасли в целом.

### *Развитие кадрового потенциала*

В рамках реализации данного направления предусмотрены меры по совершенствованию образовательного процесса, основанные на долгосрочном перспективном планировании подготовки специалистов транспортно-инфраструктурного комплекса, в том числе по направлениям логистики, мультимодального взаимодействия, государственного регулирования деятельности транспорта, проектирования, создания и эксплуатации объектов транспортной инфраструктуры, а также внедрения инновационных технологий, цифровых и интеллектуальных систем.

При этом, основной упор будет сделан на обеспечении транспортно-инфраструктурного комплекса профессионально подготовленными инженерно-техническими специалистами и рабочими массовых профессий, развитии высокого уровня профессиональной компетенции, создании условий для установления длительных трудовых отношений и профессионального карьерного роста, а также развитии корпоративных систем управления персоналом, ориентированных на мотивированный и эффективный труд работников, активное участие в технической модернизации и инновационном развитии.

Будет разработан комплекс мер по дальнейшему развитию системы научной стажировки и послевузовского обучения работников транспортно-инфраструктурного комплекса, практической стажировки и повышения квалификации научно-педагогических кадров и научных сотрудников образовательных учреждений в сфере транспорта, в том числе с использованием дистанционных форм обучения на базе современных информационных технологий.

Будет разработана научно-методологическая основа для развития системы прогнозирования потребностей транспортно-инфраструктурного комплекса в специалистах требуемого образования, специализации и уровня компетенции, а также планирования их подготовки и повышения квалификации. При этом основной акцент будет сделан на подготовке специалистов в области проектирования и эксплуатации транспортных систем и средств, проектирования, строительства и эксплуатации объектов транспортной инфраструктуры, а также государственного регулирования, контроля и надзора деятельности транспорта (в том числе экологической безопасности).

Также будет усовершенствована система государственных образовательных стандартов по новым направлениям подготовки специалистов для транспортно-инфраструктурного комплекса на основе разрабатываемых и принимаемых в отрасли профессиональных (квалификационных) стандартов, с учетом перспективного технологического и инновационного развития. Кроме того, предполагается усовершенствовать нормативную правовую базу в части

обеспечения возможностей студентам образовательных учреждений для прохождения производственной и преддипломной практики, их адаптации к реальным условиям труда на производстве с последующим предоставлением рабочих мест.

В целях гармонизации развития транспортно-инфраструктурного комплекса и образовательных процессов, а также укрепления связей между работодателями и образовательными учреждениями будет разработан комплекс мер по дальнейшему развитию системы мониторинга трудоустройства выпускников, мониторинга работодателями изменения образовательных программ и качества подготовки специалистов, а также участия потенциальных работодателей в оценке качества и уровня подготовки выпускников необходимой специальности и квалификации на основе заранее определенных и согласованных с учебными заведениями планов их трудоустройства.

Развитие социального партнерства между учебными заведениями высшего и профессионально-технического образования с предприятиями транспортно-коммуникационной отрасли необходимо для обеспечения прикладного характера обучения (в том числе, за счет повсеместного внедрения дуального обучения в колледжах по специальностям указанной отрасли).

Профессиональные стандарты транспортной отрасли должны быть приведены в соответствие с требованиями рынка труда с вовлечением соответствующих отраслевых советов и международных экспертов. Следующим шагом должно стать приведение образовательных программ в соответствие с этими стандартами (например, приведение рабочих специальностей ТиПО с профессиональными стандартами и требованиями World Skills).

Необходимо проведение масштабных количественных исследований для диагностики и прогнозирования потребностей рынка труда в транспортной отрасли (в формате Labor Market Alignment (LMA) research), основанного на данных и опросах представителей предприятий сектора.

Будет сделан акцент на развитии материально-технической и научно-лабораторной базы инженерно-технических специальностей в образовательных учреждениях, создании научно-производственных центров и технопарков по разработке и внедрению инновационных технологий (включая информационные системы и программное обеспечение) в транспортно-инфраструктурном комплексе.

Для инженерно-педагогических работников колледжей и преподавателей вузов необходима разработка методического обеспечения и организация курсов повышения квалификации по современным методам преподавания в области повышения энергоэффективности, эксплуатационной и экологической безопасности, ИТС.

Должно быть достигнуто планомерное увеличение количества выпускников по специальностям транспортно-коммуникационной отрасли, в том числе за счет увеличения количества мест в рамках таких программ, как «Бесплатное ТиПО для всех» и «Серпін – 2050».



Требования к подготовке руководителей и специалистов в области эксплуатации автотранспортных средств и безопасности дорожного движения должны быть приведены в соответствие с мировыми тенденциями и опытом технологического развития транспортно-коммуникационного комплекса.

В целях совершенствования профессиональных кадров для морской отрасли необходимо повышение ответственности учебных заведений за качество их подготовки наряду с обеспечением соответствия образовательных программ и методик требованиям международных конвенций. Будет продолжена работа по приобретению учебных судов и доведению размера образовательных грантов до уровня, способного обеспечить прохождение полноценной плавательной практики.

Также, будут усовершенствованы механизмы прохождения курсов подготовки моряков в морских учебно-тренажерных центрах, признанных уполномоченным органом.

#### **5.4. Реализация Задачи 4. Повышение экономической эффективности и конкурентоспособности субъектов транспортной инфраструктуры и перевозчиков**

Достижение показателей социально-экономического развития страны, определенных в Стратегическом плане развития Республики Казахстан до 2025 года, в значительной степени зависит от эффективности функционирования транспортно-инфраструктурного комплекса и, как следствие, величины транспортоемкости экономики, оказывающей непосредственное влияние на формирование стоимости продукции и услуг для конечного потребителя.

Основными векторами приложения усилий со стороны государства должны быть обеспечение государственной поддержки, а также создание институциональных условий для развития субъектов транспорта и транспортной инфраструктуры, повышения их конкурентоспособности, экономической и технологической эффективности.

В рамках реализации данной инициативы будет разработан и реализован комплекс мероприятий по обеспечению государственной поддержки в направлении развития объектов транспортной инфраструктуры с применением механизмов ГЧП, а также обновления парка подвижного состава с использованием финансовых инструментов, таких как субсидирование процентной ставки по кредитам и лизингу, и выделении адресных субсидий на покрытие расходов при осуществлении социально значимых перевозок пассажиров.

В частности, предполагается расширить и усовершенствовать механизмы субсидирования в процессе обновления парка транспортных средств при активном участии государства, финансирующих организаций и отечественных производителей, а также усовершенствовать подходы и принципы тарифного регулирования в области перевозок с учетом современных форм финансово-хозяйственных отношений.

В сфере автомобильного транспорта будет продолжена реализация мер государственной поддержки в виде предоставления льготного лизингового финансирования, субсидирования процентной ставки по кредитам и тарифов на перевозку пассажиров, а также ведения временных послаблений на уплату регистрационных и утилизационных сборов при регистрации новых грузовых транспортных средств.

В приоритетном порядке, такую поддержку надлежит предоставлять перевозчикам, пополняющим свой парк автотранспортными средствами казахстанского производства. Аналогичные меры государственной поддержки и критерии приоритетности должны применяться в отношении коммунальных предприятий, осуществляющих приобретение автомобильной техники специального назначения (в том числе дорожной техники и машинно-тракторного парка).

В целях конкретизации инструментов сервисной поддержки субъектов индустриально-инновационной деятельности по продвижению услуг на внешние рынки, экспорт услуг международных грузовых автоперевозчиков должен быть введен в перечень объектов мер государственной поддержки в рамках внесения изменений и дополнений в Предпринимательский кодекс Республики Казахстан.

В целях увеличения объемов работ по ремонту и содержанию автодорог обновление парка дорожно-строительной и коммунальной техники будет осуществляться через механизм лизингового финансирования АО «БРК-Лизинг». Основные условия предоставления лизингового финансирования для лизингополучателя:

1) предмет лизинга – коммунальная, дорожно-строительная техника, автобусы, трактора и комбайны отечественного производства, объекты энергетической, газовой, жилищно-коммунальной инфраструктуры;

2) срок лизинга – не более 7 лет – для автобусов, тракторов и комбайнов отечественного производства; не более 5 лет – для дорожно-строительной и коммунальной техники; не более 10 лет для объектов энергетической, газовой, жилищно-коммунальной инфраструктуры

3) номинальная ставка вознаграждения - 7% годовых;

4) валюта кредитования – тенге;

5) авансовый платеж – не менее 15%, за счет средств местного бюджета или собственных средств лизингополучателя.

В случае погашения лизинговых платежей за счет республиканского или местного бюджетов допускается финансирование без авансового платежа. Допускается лизинговое финансирование на основе механизма ГЧП.

Источниками лизингового финансирования будут являться средства республиканского бюджета и иные средства АО «БРК-Лизинг» в соотношении 1 к 1.

В целях расширения возможности потенциальных лизингополучателей по привлечению инвестиций и увеличения охвата мерами государственной поддержки АО «БРК-Лизинг» будет проработан вопрос фондирования частных лизинговых компаний в рамках данного направления.

Необходимо продолжить поэтапное обновление парка грузовых автотранспортных средств, задействованных на международных перевозках грузов, путем применения инструментов субсидирования процентной ставки по кредитам и лизингу для доведения доли казахстанских грузовых автоперевозчиков в общем объеме перевозимых автотранспортом экспортно-импортных грузов до 65%-70% к 2025 году с сохранением либо увеличением данной пропорции в последующие годы.

Поэтапное обновление автобусного парка перевозчиков, обслуживающих регулярные пассажирские маршруты, будет реализовано за счет выделения субсидий на погашение процентной ставки по кредитам банков второго уровня, а также выделения адресных субсидий на компенсацию расходов, не покрываемых регулируемыми государством тарифами на социально значимые пассажирские перевозки. Кроме того, АО «БРК-Лизинг» продолжит практику предоставления лизингового финансирования для обновления парка автобусов, на аналогичных условиях, описанных выше.

Для строительства и модернизации автовокзалов, автостанций и пунктов обслуживания пассажиров в городских агломерациях, опорных и сельских населенных пунктах местными исполнительными органами будут приняты меры государственной поддержки путем применения механизма ГЧП, инфраструктурного стимулирования (выделение земельных участков, подводка инженерных сетей и т.п.), а также постепенно объекты, несоответствующие требованиям национального стандарта будут исключаться из реестра автовокзалов, автостанций и пунктов обслуживания пассажиров.

Необходимо обеспечить обязательное субсидирование местными исполнительными органами убытков перевозчиков, возникающих на пассажирских маршрутах с регулируемыми тарифами (городских, пригородных, внутрирайонных), и компенсаций за проезд льготных категорий пассажиров, устанавливаемых местными представительными органами.

Должен быть реализован комплекс мер по снижению уровня «нелегальных» пассажирских автомобильных перевозок в междугородном и международном сообщениях, препятствующих развитию регулярных перевозок и не обеспечивающих достаточный уровень безопасности и качества перевозок.

В рамках перехода к новой институциональной модели дорожной отрасли предусматривается четкое разделение функций и ответственности между регулятором (заказчиком) в лице уполномоченного органа в сфере автомобильных дорог и АО «НК «КазАвтоЖол» (национальным оператором).

Новая модель предусматривает отмену государственной монополии на текущий ремонт и содержание автодорог и полную передачу реализационных функций национальному оператору, который становится самофинансируемой сервисной компанией и в рамках расширенных полномочий осуществляет принятие операционных решений по введению платности и привлечению альтернативных источников финансирования. За уполномоченным органом будут сохранены регулирующие функции и стратегическое планирование путем установления для национального оператора долгосрочных ключевых индикаторов эффективности (KPI) с привязкой к уровню финансирования.

Реализация данной модели предполагается через внедрение механизма сетевых инфраструктурных контрактов.

В рамках реализации данного направления уполномоченным органом должна быть разработана методология расчета безубыточного тарифа за проезд по платным дорогам, определения ежегодного объема субсидий из РБ для национального оператора, а также порядка и правил их предоставления с внесением соответствующих изменений в законодательство РК.

В сфере железнодорожного транспорта необходима корректировка действующей институциональной структуры и комплексная реформа экономической модели отрасли.

В частности, в целях предоставления перевозчикам грузов и пассажиров доступа к магистральной железнодорожной сети необходимо осуществить совершенствование механизмов субсидирования социально-значимых пассажирских перевозок, в том числе, путем справедливого разделения социальной ответственности между национальным перевозчиком и частными перевозчиками. Должен быть пересмотрен подход к применению компенсирующего тарифа на услуги магистральной железнодорожной сети при отсутствии сопоставимой социальной ответственности у частных субъектов отрасли путем внесения соответствующих изменений и дополнений в действующее законодательство.

Будет продолжена реализация программы поэтапного обновления подвижного состава, а также обновлению пассажирского, в том числе мотор-вагонного парка с учетом ежегодного выбытия пассажирских вагонов.

Будет продолжена практика лизингового финансирования обновления парка пассажирских вагонов АО «НК «КТЖ» и/или его дочерних организаций путем поддержки производства отечественных пассажирских вагонов через лизинговое финансирование АО «БРК-лизинг».

Основные условия предоставления лизингового финансирования для лизингополучателя:

- 1) предмет лизинга - пассажирские вагоны отечественного производства;
- 2) срок лизинга – до 20 лет;
- 3) номинальная ставка вознаграждения – не более 2% годовых;
- 4) валюта кредитования – тенге;

Источниками лизингового финансирования будут являться средства республиканского бюджета.

На аналогичных условиях будут реализованы проекты по обновлению парка локомотивов, грузовых вагонов, фитинговых платформ и контейнеров.

Будут усовершенствованы и применены механизмы ГЧП в осуществлении мероприятий по строительству и реконструкции железнодорожных вокзалов и станций, а также обеспечении их содержания и эксплуатации в соответствии с требованиями стандартов на основе договоров по обеспечению установленного уровня качества услуг.

Будет продолжена реализация программ, предполагающих выделение адресных субсидий на покрытие затрат по организации и осуществлению железнодорожных перевозок пассажиров в межобластном и пригородном

направлениях на социально значимых маршрутах на основе государственного заказа.

Для повышения эффективности функционирования железнодорожной отрасли необходимо установление и общее понимание долгосрочного распределения функций между участниками и механизмов их взаимодействия. Должен быть проработан механизм применения «сетевого инфраструктурного контракта» с распределением функций и ответственности между национальной железнодорожной компанией и государством, выступающим в роли конечного акционера и регулятора в области транспортной, экономической и финансовой политики.

В сфере водного транспорта в целях стимулирования дальнейшего наращивания численности торгового флота по аналогии с применяемыми прикаспийскими государствами необходимо оказание государственной поддержки развития национального морского торгового флота, в том числе путем применения механизма бюджетного кредитования.

Необходимо приобретение 2 паромов и 4 фидерных судов (контейнеровозов). При этом в условиях перспективного роста грузопотока в каспийском направлении необходимо обеспечить ввод судов в эксплуатацию не позднее 2025 года.

Для развития социально-значимых регулярных пассажирских перевозок по внутренним водным путям необходимо приобретение пассажирских судов, в том числе на воздушной подушке, и грузопассажирских паромов с ледовым классом для обеспечения транспортной доступности удаленных от основных магистральных транспортных сетей населенных пунктов.

В сфере воздушного транспорта продолжится предоставление государственной поддержки субъектам гражданской авиации по обновлению парка пассажирских воздушных судов и их последующей эксплуатации в виде субсидирования социально-значимых маршрутов.

В частности, для развития регионального авиатранспортного авиасообщения МВЛ необходимо обеспечить дальнейшее приобретение региональными авиакомпаниями легких воздушных судов.

При поддержке государства предусматривается приобретение двух воздушных судов типа Bombardier DHC-8-400 для авиакомпании АО «QAZAQ AIR» и пяти воздушных судов Boeing 737 MAX8 для АО «Авиакомпания «SCAT». АО «Air Astana» предусматривается приобретение трёх воздушных судов семейства Boeing 787 Dreamliner, 14 воздушных судов семейства Airbus 320, а также четырёх судов Embraer E190. Продолжится пополнение авиапарка АО «Жетысу» новыми ближнемагистральными воздушными судами для развития социально-значимых региональных перевозок.

В процессе обновления воздушного флота частных авиакомпаний предполагается использовать льготное кредитование и лизинговое финансирование с участием АО «БРК-лизинг». При этом основными условиями для лизингополучателя будут следующие:

- 1) предмет лизинга – новые самолеты;
- 2) срок лизинга – до 15 лет;

3) номинальная ставка вознаграждения - 5% годовых;

4) валюта кредитования – тенге;

5) авансовый платеж – не менее 20%, за счет средств местного бюджета или собственных средств лизингополучателя. В случае погашения лизинговых платежей за счет республиканского или местного бюджетов допускается финансирование без авансового платежа.

Источниками лизингового финансирования будут являться средства республиканского бюджета и иные средства АО «БРК-Лизинг» в соотношении 80/20 соответственно. Допускается лизинговое финансирование на основе механизма ГЧП.

Эффективную процентную ставку по лизингу предлагается частично субсидировать за счет средств республиканского бюджета, в т.ч. в рамках программы «Дорожная карта бизнеса – 2025». При обновлении авиапарка АО «Жетысу» средства будут выделены из республиканского и местного бюджетов.

Обновление вертолетного авиапарка будет осуществлено путем приобретения 33 единиц тяжелых вертолетов типа МИ-171/8АМТ или аналогичных отечественного производства на основе лизингового механизма с субсидированием и/или возмещением процентной ставки по лизингу за счет средств республиканского бюджета с участием АО «БРК-лизинг» на следующих индикативных условиях:

1) предмет лизинга – новые вертолеты отечественного производства

2) срок лизинга – до 15 лет;

3) номинальная ставка вознаграждения – 5% годовых;

4) валюта кредитования – тенге;

5) авансовый платеж – не менее 20%, за счет средств местного бюджета за счет субсидий из республиканского бюджета или собственных средств лизингополучателя.

Источниками лизингового финансирования будут являться средства республиканского бюджета и иные средства АО «БРК-Лизинг» в соотношении 80/20 соответственно. Допускается лизинговое финансирование другими заинтересованными отечественными и зарубежными финансовыми институтами, в том числе на основе механизма ГЧП, а также самостоятельное приобретение авиакомпаниями вертолетов отечественной сборки по указанной схеме.

Возвратность лизинговых средств будет обеспечиваться за счет получаемых доходов от реализации государственного задания и выполнения рейсовых полетов. Финансирование рейсовых полетов будет осуществляться за счет средств от реализации билетов. Выполнение низкодоходных социально-значимых перевозок будет покрываться за счет субсидий МИО.

Эксплуатация данной авиационной техники будет предусматривать обязательное обеспечение ее жизненного цикла на базе цифровых программных платформ (сервисное обслуживание и ремонты) на отечественных производственных мощностях.

В рамках государственной поддержки инфраструктуры воздушного транспорта будет рассмотрено внедрение механизма ГЧП при строительстве аэропортов и аэродромов, в т.ч. для нужд малой авиации.

### **5.5. Реализация Задачи 5. «Повышение эксплуатационной и экологической безопасности транспортной инфраструктуры»**

В рамках решения данной задачи предусмотрена реализация комплекса мероприятий, направленных на обеспечение необходимого уровня эксплуатационной и экологической безопасности транспортной инфраструктуры на всех стадиях ее формирования и развития. Будут разработаны и реализованы меры по снижению количества вредных выбросов и отходов, в том числе подлежащих утилизации, при строительстве, реконструкции, ремонте и содержании объектов транспортной инфраструктуры, а также развитию современной инфраструктуры для утилизации отходов от деятельности транспорта, использующей передовые экологичные и безопасные технологии их сбора, хранения и переработки.

#### *Повышение эксплуатационной безопасности*

Обеспечение эксплуатационной безопасности транспортной инфраструктуры будет достигнуто за счет обеспечения соответствия технического состояния ее объектов установленным требованиям, непрерывной модернизации технологий и создания эффективно функционирующей системы мониторинга и контроля технического и эксплуатационного состояния.

В рамках данной инициативы будут реализованы мероприятия по приведению технического состояния объектов инфраструктуры автомобильного транспорта в соответствие с требованиями эксплуатационной безопасности, в том числе по таким параметрам как радиусы кривых, геометрические параметры примыканий, перекрестков, пешеходных переходов, технические параметры дорожных сооружений, а также наличие и соответствие установленным требованиям разметки, ограждений, светосигнального оборудования.

Будут реализованы мероприятия по поэтапному приведению прочностных характеристик автомобильных дорог республиканского и областного значения и искусственных сооружений, в том числе полосы отвода, в соответствие с требованиями национальных стандартов, а также устранению «узких мест» и повышению пропускной способности путем реконструкции и капитального ремонта.

Также в рамках данных мероприятий будет осуществлено строительство подземных и надземных пешеходных переходов, объездных дорог вокруг городов и населенных пунктов, повышение технической категории автодорог, а также установка на автомобильных дорогах республиканского и областного значения измерительных устройств весогабаритных параметров (САИС) и систем метеорологического обеспечения.

Будет разработан и реализован комплекс мероприятий по повышению уровня эксплуатационной безопасности объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта, в том числе повышение уровня технической оснащенности современными специальными средствами и оборудованием для мониторинга эксплуатационных параметров и предупреждения возникновения аварийных ситуаций, включая системы и средства информирования находящихся на путях ремонтных бригад о приближении поезда.

В местах пересечения магистральных железных дорог с автомобильными дорогами с высоким уровнем потенциальной опасности и количеством зарегистрированных дорожно-транспортных происшествий будут реализованы мероприятия по оснащению железнодорожных переездов современными системами централизации и видеонаблюдения, а также автоматическими системами светофорной и звуковой сигнализации, автоматическими устройствами ограждения, обеспечению хорошей видимости в зоне переезда и на подходах к нему.

Будут реализованы мероприятия по устранению «узких мест» на объектах магистральной железнодорожной сети (элементах верхнего строения пути, системах СЦБ и электроснабжения, искусственных сооружениях), ограничивающих пропускную способность по причине устаревания, высокого износа или низкого технического состояния путем проведения реконструкции и капитального ремонта.

В целях повышения эффективности служб экстренного реагирования на воздушном транспорте, в т.ч. при проведении аварийно-спасательных работ (АСР), предусматривается улучшение медицинского оснащения аэропортовых служб с расширением перечня медицинских препаратов и средств оказания первой помощи путем внесения изменений и дополнений в соответствующие нормативные правовые акты, регламентирующие деятельность в сфере гражданской авиации.

Оснащение медицинских пунктов аэропортов и их комплектация медикаментами и средствами оказания первой помощи должно производиться согласно нормативным требованиям вне зависимости от формы собственности аэропорта.

Будет предусмотрено укомплектование аэропортов современными специализированными транспортными средствами для доставки медицинского оборудования до воздушного судна на территории аэродрома при проведении АСР.

Будет реализован комплекс мероприятий по обучению медицинского персонала аэропортов, участвующего в проведении АСР, способам оказания первой помощи, а также проведению предполетных медицинских осмотров, в т.ч. токсикологической и наркологической экспертизы. Необходимо выработать научно-обоснованные рекомендации авиакомпаниям по введению штатной единицы авиационных медработников.

В целях обеспечения эксплуатационной безопасности перевозок морским транспортом в порту Актау будет создана система управления движением морских судов.



Для оказания сервисных услуг в КСКМ необходимо продолжить развитие флота поддержки морских операций, в том числе путем приобретения, как минимум, 12 судов сервисного флота и 2 судов ЛАРН.

С целью оказания содействия судовладельцам необходимо рассмотреть применения к ним механизмов льготного лизингового финансирования за счет средств республиканского бюджета, используя весь инструментарий АО «БРК-Лизинг», предусмотрев проектное финансирование (фондирование) с активным участием государственных институтов развития.

В тоже время, будут использованы существующие меры государственной поддержки в виде предоставления предэкспортного и экспортного кредитования для предпринимателей – судовладельцев, осуществляющих экспортно-ориентированную деятельность в области морских транспортных перевозок.

Кроме того, в сфере морского транспорта будут созданы дополнительные инвестиционные возможности, в том числе для поставщиков сервисных услуг КСКМ для обновления и расширения типов морского транспортного парка, путем предоставления государственной поддержки в форме инвестиционных преференций, в том числе налоговых льгот по корпоративному подоходному налогу, с проработкой вопроса по внесению соответствующих изменений в действующие нормативные правовые акты.

Поэтапное обновление государственного технического флота будет реализовано путем строительства 42 единиц судов, в том числе земснарядов, буксирных теплоходов, плавучих доков, барж и др., за счет выделения необходимых бюджетных средств.

Будет разработана и внедрена комплексная система мер, способствующих осуществлению организациями транспортно-инфраструктурного комплекса непрерывной модернизации технологических процессов, в том числе внедрению инновационных технологий в процессы проектирования, строительства и эксплуатации объектов инфраструктуры на основе стандартов и технических регламентов, которые также периодически будут обновляться по мере разработки и создания новых материалов, прорывных инженерных и технических решений, развития информационно-коммуникационных технологий.

Будет создана многоуровневая система мониторинга технического и эксплуатационного состояния, позволяющая своевременно принимать оптимальные решения и реализовывать превентивные меры воздействия на основе оценки и анализа динамики изменения ключевых показателей эксплуатационной безопасности транспортной инфраструктуры. Информационное обеспечение функционирования данной системы, а также межведомственное взаимодействие на республиканском и региональном уровнях, в том числе с предприятиями и организациями всех видов транспорта и пользователями услуг, будет реализовано с использованием Национальной платформы интеллектуальных транспортных систем.

*Повышение экологической безопасности*

В рамках реализации данной инициативы будет разработан комплекс институциональных и экономических мер по стимулированию внедрения инновационных технологий дифференцированного сбора и переработки отходов при строительстве, реконструкции, ремонте и содержании объектов транспортной инфраструктуры для последующего использования их в качестве источников энергии, сырья и материалов.

Будет проведена комплексная оценка экологических последствий экономической деятельности предприятий транспорта и использования транспортной инфраструктуры с последующей разработкой программы поэтапной ликвидации этих последствий и осуществлению мероприятий по восстановлению окружающей среды.

Также будет разработан комплекс мер по обязательному информированию граждан о состоянии окружающей среды, а также фактах возможного ее ухудшения и принимаемых мерах в районах проведения работ по строительству, реконструкции, ремонту и эксплуатации объектов транспортной инфраструктуры, в том числе путем размещения информации на сайтах соответствующих центральных и местных исполнительных органов с возможностью получения обратной связи и проведения общественных обсуждений реализуемых проектов.

В частности, на железнодорожном транспорте будет разработан и реализован комплекс долгосрочных мероприятий по сокращению количества отходов при строительстве, реконструкции, ремонте и содержании железных дорог. Будет внедрен комплекс институциональных и экономических мер по повышению уровня и эффективности применения электротяги, а также снижению выбросов загрязняющих веществ на железнодорожном транспорте.

Для снижения экологического загрязнения от общественного пассажирского транспорта, наряду с повышением мобильности населения, в агломерациях должны быть проработаны проекты по внедрению легкорельсового транспорта, рельсовых автобусов и электропоездов для развития городских, пригородных и междугородних пассажирских перевозок.

В автодорожной отрасли также будет разработан и реализован комплекс долгосрочных мероприятий по сокращению количества не подлежащих утилизации отходов при строительстве, реконструкции, ремонте и содержании автомобильных дорог.

Будут реализованы мероприятия по повышению уровня обустройства автомобильных дорог общего пользования республиканского и областного значения современными типами искусственных (в том числе шумозащитных) и естественных (растительных) барьерных ограждений дорог, укрепительных и других специальных защитных сооружений для снижения загрязнения прилегающих территорий.

Повышение эффективности процессов переработки и утилизации отходов и одновременное снижение затрат на обустройство и содержание очистных сооружений будет достигнуто за счет создания специализированных гидрботанических площадок на автомобильных дорогах республиканского и

областного значения (транспортных развязках, мостах и эстакадах), а также на автотранспортных предприятиях и транспортно-логистических центрах.

На воздушном транспорте будут разработаны и реализованы мероприятия по внедрению экологически безопасных технологий утилизации авиатехники и оборудования, строительству очистных сооружений в аэропортах, а также внедрению технологий повторного использования технических вод, сбора и утилизации мусора, утилизации противообледенительной жидкости. Конструкция адаптивных вертолетных площадок будет предусматривать возможность их вторичной переработки до 95 %.

В рамках внедрения энергосберегающих технологий будет предусмотрено внедрение энергосберегающих осветительных приборов на стадии проектирования, строительства и реконструкции объектов инфраструктуры воздушного транспорта, как в системе светосигнальных огней аэродромов, так и в наружном и внутреннем освещении зданий и сооружений аэропортового комплекса.

Сокращение негативного воздействия транспорта на окружающую среду в городских агломерациях планируется за счет внедрения интеллектуальных транспортных систем, обеспечивающих снижение заторов на дорогах и оптимизацию скоростей движения транспортных потоков.

Будут проработаны меры по рационализации маршрутов движения транспортных средств наряду с развитием объектов энергетики для нужд транспортной инфраструктуры, использующих возобновляемые источники энергии.

Кроме того, будет предусмотрено создание дополнительных условий и разработка институциональных и экономических стимулирующих мер по переходу к использованию экологически чистых видов топлива, гибридных и электрических двигателей транспортных средств, а также возобновляемых источников энергии для снижения негативного воздействия транспорта на экологию и окружающую среду.

В целях обеспечения устойчивого развития транспорта и экологически безопасной эксплуатации транспортных средств и объектов транспортной инфраструктуры будет разработана и внедрена система экологического менеджмента, включающая инструменты мониторинга, анализа и оценки уровня воздействия транспорта на окружающую среду по каждому виду транспорта с использованием инновационных информационных технологий. Внедрение данной системы позволит формировать базу данных контролируемых показателей, прогнозировать их изменение, а также будет способствовать своевременному и обоснованному принятию оптимальных решений по разработке и реализации превентивных мер по обеспечению экологической безопасности.

## **6. Необходимые ресурсы**

Общая потребность в финансовых ресурсах для обеспечения реализации мероприятий и проектов Программы, включая республиканский и местные

бюджеты, средства международных финансовых организаций, собственные средства национальных компаний и институтов развития, БВУ, а также частные инвестиции, составляет **5 559 439** млн. тенге, в том числе:

Источники финансирования	Сумма (млн. тенге)	Доля, %
Республиканский бюджет	3 794 631	68,3%
- в т.ч. МФО	522 627	13,7%
Местные бюджеты	715 288	12,9%
ГЧП и частные инвестиции	719 962	12,9%
Собственные средства национальных и государственных компаний	329 558	5,9%
Итого по Программе:	5 559 439	100,0%

Источники и объемы финансирования мероприятий и проектов Программы, а также соответствующие значения показателей реализации Программы и ее мероприятий подлежат корректировке с учетом изменения внутренних и внешних факторов.

## Использованные аббревиатуры:

IATA	Международная ассоциация воздушного транспорта
ICAO	Международная организация гражданской авиации
LPI	Logistic Performance Index (Индекс эффективности логистики Всемирного банка)
АМСТ	Актауский морской северный терминал
АСР	Аварийно-спасательные работы
АСУ	Автоматизированные системы управления
ВБ	Всемирный банк
ВВП	Валовый внутренний продукт
ВВТ	Внутренний водный транспорт
ВС	Воздушное судно
ВСМ	Высокоскоростная магистраль
ВЭФ	Всемирный экономический форум
ГПИР	Госпрограмма инфраструктурного развития РК «Нурлы Жол» на 2015-2019 гг.
ГЧП	Государственно-частное партнерство
ДТП	Дорожно-транспортное происшествие
ДФЭ	Двадцатифутовый эквивалент
ИС	Информационная система
ИТК	Информационно-телекоммуникационные технологии
ИТС	Интеллектуальная транспортная система
КАН	РГП «Казаэронавигация»
КГД МФ	Комитет государственных доходов Министерства финансов
КСКМ	Казахстанский сектор Каспийского моря
КТЖ	АО «Национальная компания «Қазақстан темір жолы»
ЛАРН	Ликвидация аварийных разливов нефти
МАП	Морская администрация порта
МВД	Министерство внутренних дел
МВЛ	Местные воздушные линии
МЗ	Министерство здравоохранения
МИИР	Министерство индустрии и инфраструктурного развития
МИО	Местные исполнительные органы
ММО	Международная морская организация
МНЭ	Министерство национальной экономики
МСБ	Малый и средний бизнес
МСХ	Министерство сельского хозяйства
МТСЗН	Министерство труда и социальной защиты населения
МФ	Министерство финансов
НИОКР	Научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы
ОРЦ	Оптово-распределительный центр
ПГС	Песчано-гравийная смесь
ПРТ	План развития территорий
ПС КНБ	Пограничная служба Комитета национальной безопасности
РБ	Республиканский бюджет
РК	Республика Казахстан
РЖД	ОАО «Российские железные дороги»
СВХ	Склад временного хранения
СНП	Сельский населенный пункт
ТАЖМ	Трансазиатская железнодорожная магистраль
ТЛЦ	Транспортно-логистический центр
ТЭО	Технико-экономическое обоснование
УДС	Улично-дорожная сеть