

**Исследование на тему:
«Анализ статистических данных транспортной отрасли
в разрезе видов транспорта
за период с 2012 по 2016 годы»**

Проект выполнен за счет целевого финансирования
Корпоративного Фонда «KAZLOGISTICS»

Организация: Казахстанская ассоциация перевозчиков и
операторов вагонов (контейнеров)

Генеральный директор

Сегал И. П.

Астана 2017 г.

ГРУППА РАЗРАБОТЧИКОВ

1. Адамбаева Салтанат Мухиджановна - заместитель генерального директора Казахстанской ассоциации перевозчиков и операторов вагонов (контейнеров);

2. Мукушев Канат Курмашевич - заместитель генерального директора СТК «KAZLOGISTICS»;

3. Милишихин Дмитрий Олегович - исполнительный директор автомобильного транспорта и автомобильных дорог СТК «KAZLOGISTICS»;

4. Сарсембаев Акжол Серикович - исполнительный директор железнодорожного транспорта СТК «KAZLOGISTICS»;

5. Жагпаров Жаслан Базарбекович - исполнительный директор морского и речного транспорта «KAZLOGISTICS»;

6. Таженова Бибигуль Тулегеновна - исполнительный директор гражданской авиации «KAZLOGISTICS».

Содержание

ВВЕДЕНИЕ	5
1. Цель и задачи исследования	10
2. Анализ текущей ситуации в отрасли	10
2.1. Автомобильный транспорт	21
2.1.1. Текущее состояние автомобильного транспорта	23
2.1.2. Анализ государственного отраслевого регулирования	34
2.1.3. Анализ динамики основных экономических показателей развития с 2012 по 2016 гг	36
2.1.4. Анализ конкурентной среды	49
2.1.5. Анализ сильных и слабых сторон отрасли (SWOT-анализ)	51
2.2. Железнодорожный транспорт	53
2.2.1. Текущее состояние железнодорожного транспорта	56
2.2.2. Анализ государственного отраслевого регулирования	60
2.2.3. Анализ динамики основных экономических показателей развития с 2012 по 2016 гг	62
2.2.4. Анализ конкурентной среды	74
2.2.5. Анализ сильных и слабых сторон отрасли (SWOT-анализ)	78
2.3. Воздушный транспорт	80
2.3.1. Текущее состояние воздушного транспорта	85
2.3.2. Анализ государственного отраслевого регулирования	96
2.3.3. Анализ динамики основных экономических показателей развития с 2012 по 2016 гг	105
2.3.4. Анализ конкурентной среды	111
2.3.5. Анализ сильных и слабых сторон отрасли (SWOT-анализ)	113
2.4. Морской транспорт	115
2.4.1. Текущее состояние морского транспорта	115
2.4.2. Анализ государственного отраслевого регулирования	123

2.4.3. Анализ динамики основных экономических показателей развития с 2012 по 2016 гг	132
2.4.4. Анализ конкурентной среды	136
2.4.5. Анализ сильных и слабых сторон отрасли (SWOT-анализ)	143
3. Характеристика барьеров, препятствующих развитию отрасли	143
4. Блок рекомендаций и предложений по устранению сдерживающих факторов развития предпринимательства в отраслевом разрезе	150
5. Перечень основных отраслевых игроков в региональном разрезе, потенциальных возможностей для предпринимательских инициатив в отраслевом разрезе и ключевых инвестиционных проектов, способствующих развитию предпринимательства в отрасли	155
Заключение	160

Приложение 1 - Перечень основных отраслевых игроков в региональном разрезе

Приложение 2 - Справочники по получению разрешительных документов, получение которых необходимо для осуществления предпринимательской деятельности в отрасли

Введение

По данным Всемирного банка, мировой транспортный рынок оценивается в 4,2 трлн. долл. (6,8 % мирового ВВП). Как и сама глобальная экономика, транспорт превратился в очень сложную, взаимозависимую, ориентированную на передовые технологии отрасль, потребляющую значительную часть мировых энергетических и природных ресурсов. Транспортный рынок включает в себя рынки автомобильного, железнодорожного, воздушного, и водного транспортов. С недавнего времени транспортная отрасль неразрывно связана с таким направлением, как логистика.

В данном исследовании мы не будем рассматривать трубопроводный транспорт, так как он применяется для перевозки специфических видов грузов.

Автомобильный транспорт с середины 20-го века стал ведущим среди сухопутного транспорта. Протяженность его сети растет, и достигла в настоящее время 27,8 млн. км, около 1/2 приходится на США, Индию, Россию, Японию, Китай. По уровню автомобилизации в мире лидируют США и страны Западной Европы. Казахстан в списке стран по длине сети автомобильных дорог (дороги с твердым покрытием и оформленные грунтовые), основанный на данных Справочника ЦРУ находится на 53 месте. Автомобильному транспорту принадлежит также первенство в объеме пассажирских перевозок — 82 % мирового объема.

Железнодорожный транспорт уступает автомобильному по объему перевозимых грузов (9 % мирового объема), но по-прежнему остается важным видом сухопутного транспорта. Протяженность мировой железнодорожной сети сейчас составляет 1,3 млн. км при значительной неравномерности размещения. Хотя железные дороги имеются в 140 странах мира, более 1/2 их общей длины приходится на «первую десятку стран»: США, Россию, Канаду, Индию, Китай, Австралию, Аргентину, Францию, ФРГ и Бразилию. По данным Международного союза железных дорог Казахстан занимает 20 место в списке стран по длине сети железных дорог. Особенно по густоте сети выделяются страны Европы. Но наряду с этим имеются огромные пространства, где железнодорожная сеть очень редка или отсутствует.

Водный транспорт включает в себя внутренний водный и морской виды транспорта. В данном исследовании рассматривается морской транспорт, так как на него приходится 62 % мирового грузооборота и около 4/5 всей международной торговли. Общая протяженность морских трасс составляет миллионы километров. Морские суда транспортируют главным образом массовые грузы: нефть, нефтепродукты, уголь, руду, зерно и другие, причем обычно на расстояние 8 — 10 тыс. км. «Контейнерная революция» на морском транспорте привела к быстрому росту перевозок и так называемых генеральных грузов — готовых изделий и полуфабрикатов. Морские

перевозки обеспечиваются морским торговым флотом, общий тоннаж которого превышает 456 млн. т.

В Казахстане морские перевозки развиваются благодаря организации морского судоходства на Каспии. Ввиду того, что Казахстан не имеет прямого выхода к морю, для организации морских перевозок на некоторых участках маршрута используется смешанное сообщение, в основном с участием железнодорожного транспорта. Перевозки грузов с использованием моря из Казахстана могут осуществляться в следующие страны:

В страны Европы – по железной дороге до портов Балтийского моря Латвии, Эстонии, Литвы или России, затем – по Балтийскому морю в порты Германии, далее – автотранспортом до места назначения в Европе;

В Россию – в порты Азово-Черноморского бассейна;

В Китай (в основном в юго-восточные регионы страны) – через порт Актау в порты Ирана, затем наземным транспортом до порта Бендер-Аббас (на юге Ирана), по Индийскому и Тихому океану (этот маршрут используется в меньшей степени, чем наземный).

Из Актау грузы могут доставляться в порты Ирана:

Нека – перевалка нефти;

Анзали – перевалка контейнеров;

Амирабад/Хазар – перевалка сухих грузов, планируется строительство контейнерного терминала, нефтеперерабатывающего завода и зернового элеватора (частично принадлежит казахстанским инвесторам). Создана свободная экономическая зона.

В настоящее время в морских судовых реестрах РК зарегистрировано 313 судов, из них: в Государственном судовом реестре – 186, в Бербоут-чартерном реестре – 107, в судовой книге – 5, в Международном судовом реестре – 12, в реестре строящихся судов – 3.

Воздушный транспорт. Этот вид наиболее скоростного, но достаточно дорогостоящего транспорта играет важную роль в международных пассажирских перевозках. Его преимущества кроме скорости — качество поставок, географическая мобильность, позволяющая легко расширять и менять трассы. Сеть регулярных авиалиний теперь опоясывает весь земной шар, протягиваясь на миллионы километров. Ее опорные точки — более 5 тысяч аэропортов. Главные воздушные державы мира — США, Россия, Япония, Великобритания, Франция, Канада, ФРГ.

Перед Казахстаном в настоящее время стоит непростая задача ускоренного развития конкурентоспособной отрасли гражданской авиации в РК, в том числе инфраструктуры, системы обслуживания, сети маршрутов и др.

В республике действуют 20 аэропортов, из которых в частной собственности – 6 аэропортов, в коммунальной – 4, государственные – 8, в доверительном управлении – 2. Общее количество воздушных трасс Республики Казахстан – 88, при этом их протяженность составляет – 80718 км. Общее количество воздушных коридоров на границе с сопредельными

государствами – 71. Авиаперевозки осуществляют 56 авиакомпаний, из них 5 авиакомпаний задействованы на регулярных перевозках, 20 осуществляют нерегулярные перевозки.

Все пути сообщения, транспортные предприятия и транспортные средства в совокупности образуют мировую транспортную систему. Объем и структура транспортных перевозок, как правило, отражают уровень и структуру экономики, а география транспортной сети и грузопотоков — размещение производительных сил.

Особую часть мировой транспортной системы составляют транспортные коридоры и узлы. В систему международных транспортных коридоров входят также экспортные и транзитные магистральные трубопроводы. Созданные в конце прошлого века транспортные коридоры, проходящие через территории нескольких стран, объединяют сразу несколько видов транспорта.

Реализация транспортного потенциала Республики Казахстан во многом зависит от развития через территорию страны транзитных перевозок, от развития пролегающих по территории республики транспортных коридоров и их ответвлений.

Работа по созданию сети трансконтинентальных маршрутов целенаправленно ведется международными организациями: ЭСКАТО ООН, ЕЭК ООН, ЕС, ОСЖД, МСЖД. Основополагающие проработки по этой проблеме были выполнены в последние годы ОСЖД, ЭСКАТО ООН и ЕЭК ООН.

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

1) Северный коридор Трансазиатской железнодорожной магистрали (ТАЖМ).

Связывает Западную Европу с Китаем, Корейским полуостровом и Японией через Россию (на участке Достык/Хоргос – Актогай – Саяк – Моинты – Астана – Петропавловск (Пресногорьковская);

2) Южный коридор ТАЖМ.

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

3) ТРАСЕКА.

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

4) Север – Юг.

Пролегает в Северную Европу из стран Персидского залива через Россию и Иран с участием Казахстана на участках: морской порт Актау –

регионы Урала России и Актау – Атырау, а также через новую железнодорожную линию Узень – Берекет (Туркменистан) – Горган (Иран);

5) Центральный коридор ТАЖМ.

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

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

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

Транспортная инфраструктура – это кровеносная система индустриальной экономики и общества. Мировая практика показывает, что низкие объемы торговли являются результатом высоких издержек при ведении торговых операций, среди них существенный процент занимают транспортные расходы, процедура оформления документов, пересечение границ, состояние инфраструктуры и организации перевозок. Все это в понятии торговли является издержками логистики.

Повышение экономического роста в стране требует опережающего развития услуг транспорта для удовлетворения растущего спроса на перевозки при увеличивающемся объеме произведенных товаров. Международный опыт подтверждает, что прирост промышленного производства на 1 % вызывает прирост объемов перевозок на 1,5—1,7 %.

Транспортный комплекс становится одной из важнейших формирующих инфраструктуру экономики комплексов, от состояния, которого зависит развитие всех секторов республики, обеспечение взаимосвязей отраслей экономики, мобильность населения и трудовых ресурсов.

Транспортному комплексу Республики Казахстан, представленному железнодорожным, автомобильным, водным, воздушным видами транспорта, автомобильными и железными дорогами, судоходными путями, отводится важнейшая роль в осуществлении межхозяйственных и межгосударственных связей.

Обозначенные аспекты, как и следующие факторы, подтверждают актуальность данного исследования:

- необходимость проведения системного анализа условий деятельности отечественных транспортных компаний в рамках вступления Республики Казахстан в ЕАЭС;

- разработка плана мероприятий, направленных на рост конкурентоспособности отечественных транспортных компаний в условиях глобальной конкуренции;

- проведение комплексного исследования государственного регулирования транспортной отрасли в РК;
- потребность поиска путей совершенствования системы регулирования транспортной отрасли в РК, предполагающих увеличение доли участия отечественных предприятий в международной торговле, в частности в международных перевозках грузов.

Информационную базу исследования составили законодательные акты и нормативно-правовые документы, регулирующие деятельность транспортных компаний, материалы экономической литературы, тематические материалы периодических изданий, а также материалы, полученные в процессе практической работы разработчиков. В ходе исследования использовались статистические данные по внешнеторговой и перевозочной деятельности в РК с целью анализа транспортной отрасли.

В настоящее время в Казахстане реализуется ряд государственных программ, направленных на развитие инфраструктуры, в особенности транспорта и логистики, а также транзитного потенциала Республики Казахстан. основополагающим документом является Государственная программа развития и интеграции инфраструктуры транспортной системы Республики Казахстан до 2020 года. Также проекты транспортной отрасли включены в программу «Нурлы Жол» - Создание эффективной транспортно-логистической инфраструктуры по «лучевому» принципу и План нации – 100 конкретных шагов. В исследовании учтены основные положения указанных программных документов.

1. Цель и задачи исследования

Цель исследования состоит в том, чтобы провести анализ транспортно-логистического комплекса Казахстана путем сбора статистических данных и сведений в транспортной и около транспортной отрасли для выявления отраслевых рисков, определения динамики роста и потенциала, а также прогнозирования тенденций для дальнейшего развития предпринимательства в транспортной сфере.

Исходя из целей исследования, были поставлены следующие задачи:

- изучение законодательства Республики Казахстан в области транспорта;
- сбор и анализ статистических данных транспортной отрасли республики;
- определение потенциала грузооборота по видам транспорта во внутреннем и международном направлениях.

Объектом исследования в данной работе является транспортная отрасль Республики Казахстан.

Предметом исследования выступает совокупность организационно-экономических отношений, возникающих в процессе совершения внешнеэкономической деятельности автотранспортных предприятий.

2. АНАЛИЗ ТЕКУЩЕЙ СИТУАЦИИ В ОТРАСЛИ

Специфика транспорта как сферы экономики заключается в том, что он сам не производит продукции, а только участвует в ее создании, обеспечивая сырьем, материалами, оборудованием производство и доставляя готовую продукцию потребителю. Транспортные же издержки включаются в себестоимость продукции. Поэтому транспорт является важнейшей составной частью рыночной инфраструктуры.

Казахстан располагает разветвленной транспортной системой, в которую входят железнодорожный, водный, автомобильный и воздушный транспорт. Каждый из данных видов транспорта выполняет в рамках транспортной системы Казахстана определенную функцию в соответствии со своими технико-экономическими особенностями, провозной способностью, географическими и историческими особенностями развития и представляет собой совокупность средств и путей сообщения, а также различных технических устройств и сооружений, обеспечивающих нормальную и эффективную работу всех отраслей народного хозяйства.

Рассмотрим каждый из видов транспорта и его характеристики.

Железнодорожный транспорт. Этот вид транспорта хорошо приспособлен для перевозки различных партий грузов при любых погодных условиях. Железнодорожный транспорт обеспечивает возможность доставки груза на большие расстояния, регулярность перевозок. Здесь можно эффективно организовать выполнение погрузочно-разгрузочных работ.

Существенным преимуществом железнодорожного транспорта является сравнительно невысокая себестоимость перевозки грузов.

Водный транспорт. По сравнению с другими видами транспорта морской имеет ряд преимуществ: высокой провозной способностью, практически неограниченной пропускной способностью, сравнительно небольшими капиталовложениями для освоения естественных водных путей, незначительным расходом топлива. К недостаткам морского транспорта относят его низкую скорость, жесткие требования к упаковке и креплению грузов, малую частоту отправок.

Автомобильный транспорт. Одно из основных преимуществ — высокая маневренность. С помощью автомобильного транспорта груз может доставляться «от дверей до дверей» с необходимой степенью срочности. Этот вид транспорта обеспечивает регулярность поставки. Здесь предъявляются менее жесткие требования к упаковке товара.

Основным недостатком автомобильного транспорта является сравнительно высокая себестоимость перевозок, возможность хищения груза и угона автотранспорта, сравнительно малую грузоподъемность.

Воздушный транспорт. Основные преимущества — скорость и возможность достижения отдаленных районов. К недостаткам относят высокие грузовые тарифы и зависимость от метеоусловий, которая снижает надежность соблюдения графика поставки.

Для наглядности, проведем оценку различных видов транспорта по пятибалльной системе, в разрезе основных факторов влияющих на выбор вида транспорта (таблица 1).

Факторы, влияющие на выбор вида транспорта

Таблица 1

Вид транспорта	Время доставки	Частота отправок	Надежность соблюдения графика	Способность провозить разные грузы	Способность доставить груз в любую географическую точку	Стоимость перевозки
<i>Железнодорожный</i>	3	2	2	1	2	2
<i>Водный</i>	4	3	3	3	4	1
<i>Автомобильный</i>	2	1	1	2	1	3
<i>Воздушный</i>	1	2	4	4	3	4

Источник: оценка видов транспорта по Ф.Котлеру

Следует отметить, что данные таблицы 1 могут служить лишь для приблизительной оценки степени соответствия того или иного вида транспорта условиям конкретной перевозки (1 - на первом месте, 4 – на последнем месте в соответствии с показателями).

Географическое расположение Казахстана, занимающего пространство между Европой и Востоком, а также увеличивающийся товарооборот между КНР и Европой создают определенные предпосылки для зарождения международных инициатив со стороны Китая и стран Европейского союза по оптимизации и систематизированию уже имеющихся транспортных узлов и созданию новых с целью повышения скорости перевозок, их удешевлению и диверсификации путей сообщения.

Использование Казахстаном своего преимущества в географическом расположении посредством увеличения транзитного грузопотока несет в себе выгоды, которые отражаются как на прямом увеличении налоговых поступлений, взимаемых при транзите, так и на косвенном кумулятивном эффекте, при котором развитие транспортной инфраструктуры влечет сопутствующее развитие малого и среднего предпринимательства, внутреннего туризма в регионах. Так, существует оценка, что среднегодовой суммарный эффект от реализации проекта «Западный Китай – Западная Европа» оценочно составит 33,9 млрд.тенге от сокращения путей и 49,9 млрд.тенге от уменьшения количества ДТП.

Несмотря на предпринимаемые меры для адаптации транспорта к рыночным условиям, состояние транспортной системы в Казахстане в настоящее время не является оптимальным, а уровень развития не может считаться достаточным. Об этом свидетельствуют хотя бы глобальные рейтинги способности конкурентоспособных стран мира, который ежегодно публикует Всемирный Экономический Форум. Конкурентоспособность государства является очень важным вопросом для каждой страны, которая свидетельствует о его способности улучшения благосостояния граждан в условиях международной конкуренции и глобализации.

На сегодняшний день перед Казахстаном стоит важная задача – войти в пятьдесят наиболее конкурентоспособных стран мира. Решение этой проблемы заключается не только в повышении международных рейтингов, что имеет формальный характер, но также в достижении уровня мировых стандартов благосостояния граждан государства. Одновременно практическая ценность рейтинга заключается в том, что его результаты могут служить определенным направлениям государственной политики в отраслях экономики и управления.

Казахстан находится в центре коммуникационного потока между Европой и Азией, поэтому имеет огромный транспортный потенциал. Действительно, при внутриконтинентальных перевозках большинством маршрутов в направлении Север-Юг и Восток-Запад регион Центральной Азии, включая территорию Казахстана, не обойти.

В последние годы в связи с углублением процесса глобализации международных экономических связей на евразийском континенте и увеличением товарооборота между Восточной Азией и Европой, актуальным становится вопрос возрождения исторического шелкового пути и создания комплексного евразийского трансконтинентального моста.

Активизация торгово-экономических отношений стран Юго-Западной Азии, Южной и Юго-Восточной Азии со странами СНГ и Европы становится определяющим фактором возможности развития транзитного потенциала экспортно-импортных операций Казахстана. Одновременно в Центральной Азии особое внимание уделяется новым транспортным коридорам, которые соединят регион с Китаем и создадут возможность переориентировать часть экспортируемых китайских товаров в направлении Ближнего Востока и Европы на среднеазиатские маршруты.

Важным фактором является динамично растущая экономика Китая, которая демонстрирует быстрые темпы развития товарооборота марки. Одним из основных партнеров Китая в торговых отношениях является Европейский Союз. Кроме того, Китай заинтересован перевозками товаров из Японии, Кореи и стран Юго-Восточной Азии в Европу, где треть маршрута проходит через территорию Казахстана, что позволит получать огромные доходы от транзита.

Как показывает мировой опыт международных перевозок обеспечение конкурентоспособности транспортных коридоров невозможно исключительно путем решения технических проблем. Важным и даже решающим моментом является ликвидация нефизических (административных) барьеров транзита.

Транзитные дороги, проходящие через территорию Казахстана, разнообразны и используют как автомобильный транспорт, так и железнодорожный. Автомобильный транспорт в значительной степени используется для перевозки готовой продукции и потребительских товаров, импортируемых в основном из европейских рынков, а железнодорожный – для перевозок сырья, экспортируемых из Центральной Азии, а также контейнерных перевозок между балтийскими портами и портами Тихого океана.

Вступление России и Казахстана во Всемирную Торговую Организацию вместе с членством в этой организации Китая определяет увеличение оборотов товаров между ними, а также между европейскими государствами и странами Тихоокеанского региона. Это, в свою очередь, будет способствовать увеличению транзитных перевозок через территорию Казахстана.

В настоящее время серьезной проблемой, которая мешает развитию международных перевозок автомобильным транспортом в Казахстане, является неэффективная система обработки товаров и необходимость предоставления дополнительной документации, а также проверки и препятствия, создаваемые органами управления, большое количество сборов, в том числе неформальных.

Для оценки текущей ситуации в отрасли необходимо обратиться к статистике.

За 2016 год транспортом республики перевезено 3 722,6 млн. тонн грузов, что на 0,2 % ниже уровня 2015 года, грузооборот за этот период

составил 514,7 млрд. ткм (увеличился в сравнении с январем-декабром 2015 года на 0,5 %).

Перевезено 22 338,2 млн. пассажиров (на 2,3 % больше, чем в январе-декабре 2015 года), пассажирооборот составил 264,1 млрд. пкм (увеличился в сравнении с январем-декабром 2015 года на 4,0 %).

В общем объеме перевезенных грузов доля автомобильного транспорта составила 85,45 %, железнодорожного – 8,92 %, других видов транспорта (воздушного, внутреннего водного, морского) – 0,12 %. В грузообороте доля железнодорожного транспорта составила 46,03 %, автомобильного – 31,24 %, трубопроводного – 22,31 %, других видов транспорта (воздушного, внутреннего водного, морского) – 0,42 %.

Полноценную картину состояния транспортной отрасли можно получить в ходе анализа различных параметров и показателей деятельности транспорта. Одним из информативных показателей работы транспорта является индекс цен/тарифов на услуги транспорта.

Индексы цен используются для мониторинга движения цен и тарифов, изучения конъюнктуры рынка, изучения влияния динамики цен на уровень жизни населения. Анализ индекса цен свидетельствует о ежегодном росте тарифов на перевозку грузов всеми видами транспорта на фоне снижения объемов перевозки грузов и грузооборота. Согласно данным Комитета статистики МНЭ РК тарифы на перевозку грузов всеми видами транспорта ежегодно растут в среднем на 12,5 % (таблица 2).

Индексы тарифов на услуги транспорта в период с 2012 по 2016 гг.

Таблица 2

Транспорт	2012	2013	2014	2015	2016
Индекс тарифов на перевозку грузов всеми видами транспорта (на конец периода, в процентах к декабрю предыдущего года)	115,9	102,4	113,6	125,9	104,6
Перевезено пассажиров, млн. человек	18 484,6	20 004,3	21 281,2	21 839,1	22 332,8
в процентах к предыдущему году	111	108,2	106,4	102,6	102,3
Пассажирооборот, млн. пкм	213 036,0	235 738,4	246 958,5	251 250,8	266 784,2
в процентах к предыдущему году	112,8	110,7	104,8	101,7	106,2
Перевезено (транспортировано) грузов, багажа, грузобагажа млн. тонн	3 231,8	3 508,0	3 749,8	3 733,8	3 729,2
в процентах к предыдущему году	108,6	108,5	106,9	99,6	99,9
Грузооборот, млрд. т-км	478,0	495,4	554,9	546,3	518,6

	в процентах к предыдущему году	106,5	103,7	112,0	98,5	94,9
	Валовый выпуск услуг транспорта, млн. тенге	3 439 516,0	4 004 633,0	4 600 380,0	5 100 619,0	5 898 485,0
	индексы физического объема услуг транспорта	107,2	107,6	107,0	105,5	103,6

Источник: Комитет статистики МНЭ РК

В Казахстане статистика по транспорту формируется из трех источников: общегосударственная статистическая отчетность (от предприятий транспорта), административные данные (информация от гос.органов МВД РК, МИР РК) и по оценкам объемов работы ИП, занимающихся коммерческими перевозками в сфере автотранспорта.

Анализ статистических данных по основным двум показателям транспортной отрасли: перевозки грузов и грузооборот, наглядно демонстрируют положение дел в экономике страны в последние годы. Так, кризисные явления в мировой экономике 2014 года, соответствующим образом отразились на объемах перевозок грузов по всем видам транспорта и соответственно повлияли на уровень доходов в транспортной отрасли (таблица 3).

Начиная с 2014 года наблюдается падение объемов перевозок грузов. Так, в 2015 году перевозки грузов всеми видами транспорта упали на 0,4 %, в 2016 году на 0,1 %. Показатель «грузооборот» снизился в 2015 году на 1,5 %, в 2016 на 5,1 %.

При этом, ВВП транспорта демонстрирует рост в 2015 году на 5,5 % и в 2016 году на 3,6 % от уровня 2015г. Однако, следует отметить, что официальная статистика формирует ВВП транспорта не только по доходам от перевозки грузов и пассажиров, но и по прочим услугам (вспомогательной деятельности) транспорта, таким как: услуги хранения, погрузки/разгрузки, складирования, аренды и др.

Другими словами, государственная статистика не делает различий между видами транспорта, включая, например, в объемы перевозок сухопутные виды транспорта, такие как метрополитен, канатная дорога и др., что в конечном итоге, искажает реальную картину для таких важных направлений развития рынка услуг по перевозке грузов и пассажиров, как международные перевозки и транзит.

Доходы транспортной отрасли за период с 2012 по 2016 гг.

Таблица 3 (млн.тенге)

Наименование	2012	2013	2014	2015	2016
Пассажирский железнодорожный транспорт, междугородний	73 110,8	100 771,2	91 132,0	82 848,0	89 193,1
Грузовой железнодорожный транспорт	679 886,2	687 154,9	683 786,7	589 437,8	642 795,8

Перевозки автобусами	51 642,0	61 102,7	76 006,6	83 836,1	86 322,0
Грузовые перевозки автомобильным транспортом	56 151,1	72 971,8	83 965,8	109 956,6	101 290,7
Морской и прибрежный грузовой транспорт	7 702,7	7 504,7	7 743,1	6 857,8	8 304,4
Речной пассажирский транспорт	27,3	29,9	27,6	19,2	58,3
Речной грузовой транспорт	291,9	214,3	369,5	328,2	381,7
Деятельность воздушного пассажирского транспорта, подчиняющегося расписанию и не подчиняющегося расписанию	135 342,7	148 658,9	175 270,6	177 537,9	227 289,4
Деятельность воздушного грузового транспорта, подчиняющегося расписанию и не подчиняющегося расписанию	4 464,7	5 285,7	4 899,8	4 703,9	5 148,3

Источник: Комитет статистики МНЭ РК

Динамика товарооборота в Республике Казахстан (экспорт/импорт)

Таблица 4

Торговля	2012	2013	2014	2015	2016
Товарооборот в иностранной валюте (внешнеторговый оборот) млн. долларов США	132 807,2	133 506,0	120 755,3	76 523,5	62 113,6
в процентах к предыдущему году	109,5	100,5	90,4	63,4	81,2
Товарооборот в иностранной валюте (экспорт) млн. долларов США	86 448,8	84 700,4	79 459,8	45 955,8	36 736,9
в процентах к предыдущему году	102,5	98,0	93,8	57,8	79,9
Товарооборот в иностранной валюте (импорт) млн. долларов США	46 358,4	48 805,6	41 295,5	30 567,7	25 376,7
в процентах к предыдущему году	125,6	105,3	84,6	74,0	83,0

Источник: Комитет статистики МНЭ РК

В 2016 г. внешнеторговый оборот Республики Казахстан составил 62 113,6 млн. долларов США и по сравнению с 2015г. уменьшился на 18,8 %, в том числе экспорт – 36 736,9 млн.долларов США (на 20,1 % меньше), импорт – 25 376,7 млн.долларов США (на 17 % меньше). Снижение

товарооборота неизбежно повлекло за собой снижение объемов перевозки грузов (таблица 4).

Структура импорта Казахстана свидетельствует о зависимости отечественной транспортной отрасли от поставок транспортных средств зарубежного производства и неготовности казахстанских предприятий к полному покрытию рынка и удовлетворении спроса на производство транспортных средств для автомобильного, железнодорожного и водного транспортов.

Основные показатели, характеризующие работу транспорта – это объемы перевозок грузов и пассажиров, а также грузооборот и пассажирооборот.

Перевозки грузов – количество грузов в тоннах, перевезенных транспортом. Учитывается по видам транспорта, сообщений, роду грузов. По видам транспорта (кроме автомобильного), объем перевезенных грузов, учитывается по моменту отправления. На автомобильном транспорте учет перевезенных грузов осуществляется по моменту прибытия.

Грузооборот – объем работы транспорта по перевозкам грузов. Единицей измерения является тонно-километр. Определяется путем суммирования произведений массы перевезенных грузов в тоннах на расстояние перевозки в километрах.

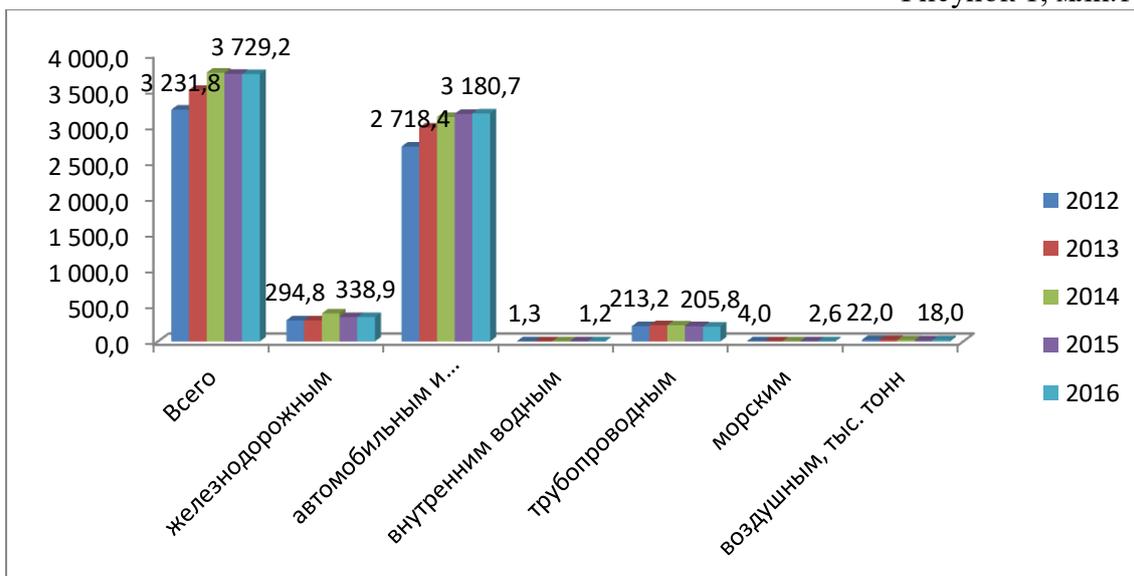
Перевозки пассажиров – число пассажиров, перевезенных в транспортных средствах как внутри страны, так и в международном сообщении, независимо какой тариф применяется при взывании провозной платы (включая пассажиров, пользующихся правом бесплатного проезда).

Пассажирооборот транспорта – объем работы транспорта по перевозкам пассажиров с учетом расстояния, измеряется в пассажиро-километрах. Определяется суммированием произведений количества пассажиров по каждой позиции перевозки на расстояние перевозки. Исчисляется отдельно по видам транспорта.

Сравнительный анализ перевозок грузов демонстрирует снижение объемов перевезенных грузов в течение 2015-2016 гг. При этом на фоне снижения общего объема перевозок в целом по транспорту, в автомобильном транспорте наблюдается незначительный рост на 0,2 % (рисунок 1). Грузооборот аналогично перевозкам имеет тенденцию к снижению на 5,1 % по всем видам транспорта (рисунок 2). При этом пик роста объемов перевозок за рассматриваемый период приходится на 2014 год, когда грузооборот вырос на 12 % от уровня 2013 года, а перевозки грузов на 6,9 % или на 241,8 млн. тонн.

Сегмент грузоперевозок переживает не лучшие времена, объем перевозок сократился на 0,1%, грузооборот – на 7,2 %. В то же время транспортно-логистический комплекс обеспечил 7,8 % ВВП против 7,6 % годом ранее, доходы перевозчиков выросли за год на 22,5 %, причем более трети обеспечили грузоперевозки.

Объем перевозок грузов по видам транспорта в Республике Казахстан
Рисунок 1, млн. тонн

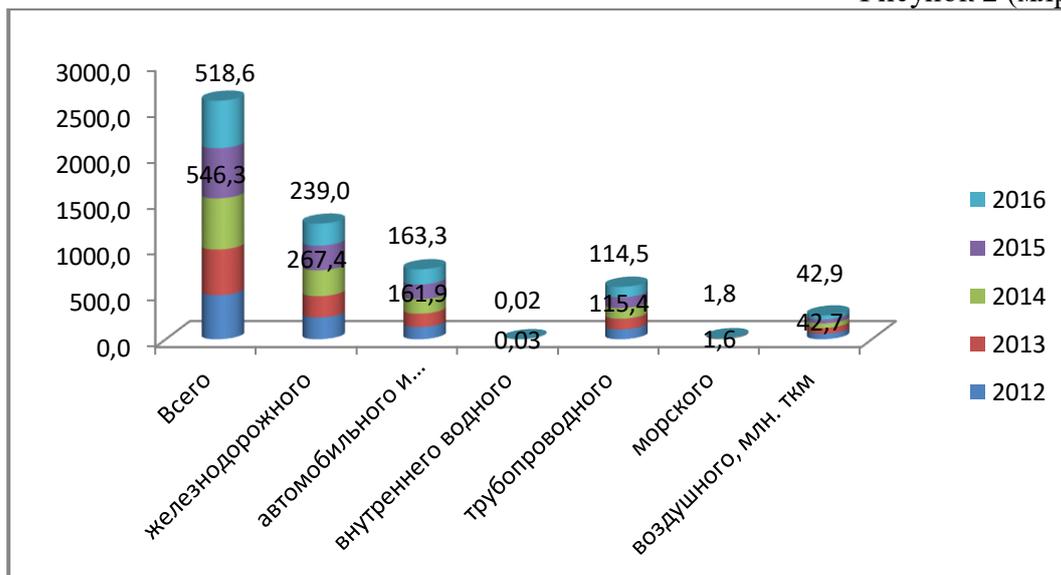


Источник: Комитет статистики МНЭ РК

После значительного спада в 2015 году доходы транспортных компаний от перевозки грузов и багажа в 2016 году вновь увеличились: предприятия в секторе заработали за прошедший год 757,5 млрд тенге – плюс 6,5 % в 2016 г. относительно 2015г.

Грузоперевозки перекрыли 33,8 % всех доходов транспортных компаний, против 38,9 % годом ранее. В то же время доля перевозок груза и багажа в общем объеме доходов год от года снижается за счет роста доли транспортировок по трубопроводам.

Грузооборот всех видов транспорта за период с 2012 по 2016 гг.
Рисунок 2 (млрд. ткм)



Источник: Комитет статистики МНЭ РК

Почти 85 % доходов консолидируют грузоперевозчики-железнодорожники. На втором месте – грузовой автотранспорт (13,3 %), на третьем – морской и прибрежный транспорт (1,1 %). Прочие сегменты занимают менее 1 % от доходов грузоперевозчиков по Казахстану.

В натуральном выражении в тоннах объем грузоперевозок в 2016 году остался практически на прежнем уровне – незначительный спад на 0,1 % – 3,52 млрд тонн. Стагнация в секторе длится с 2015 года. Для сравнения, в 2012–2014 годах ежегодно прирост составлял 7-9 %. По итогам 2016 года небольшой рост отмечен в сегментах грузовых автомобильных перевозок +7,1 млн тонн, до 3,18 млрд тонн, морского и прибрежного транспорта +112,5 тыс. тонн, до 2,6 млн тонн, и воздушного транспорта +0,9 тыс. тонн, до 18,1 тыс. тонн. Остальные сегменты – в минусе.

В Стратегии развития Казахстана до 2050 года запланировано увеличение объема транзитных перевозок через Казахстан к 2020 году – в 2 раза, а к 2050 году – в 10 раз к уровню 2012 года. Также в планах – создание совместных предприятий в регионе и во всем мире – Европе, Азии, Америке: порты в странах, имеющих прямой выход к морю, транспортно-логистические хабы в узловых транзитных точках мира. Внутри страны будут созданы инфраструктурные центры для покрытия удаленных регионов или регионов с недостаточной плотностью населения жизненно важными и экономически необходимыми объектами инфраструктуры. Грузооборот по РК снизился за год на 7,2 %, до 399,9 млрд ткм. Спад наблюдается также с 2015 года. Примечательно, что при этом морской транспорт – единственный сегмент, находящийся в значительном плюсе: грузооборот вырос за год сразу на 25,8 %, до 1,8 млрд ткм.

Интеграция Казахстана в мировую экономику путем вступления в ВТО и ЕАЭС накладывает серьезный отпечаток на отечественные транспортные компании. Открытие границ в рамках ЕАЭС, каботажные перевозки, изменение тарификации транспортных услуг по территории Союза – далеко не весь список, оказывающий влияние на объемы перевозок отечественными перевозчиками.

Так, согласно официальной статистике, представленной ЕЭК, падение объемов перевозок в целом по Союзу началось в 2014 году снижением на 1,1 %, в 2015 году снижение произошло на 3,9 %. В 2016 году наметилась положительная тенденция и рост составил 1 % (таблицы 5 и 6).

Сравнительный анализ официальных статистических данных по транспортной отрасли в РК и ЕАЭС, показывает небольшие различия в цифрах. В 2015 году перевозки грузов всеми видами транспорта, включая трубопроводный, в РК по данным Комитета статистики МНЭ РК составляли 3 733,8 млн.тонн грузов, а по данным Евразийской экономической комиссии – 3 728,6 млн.тонн.

Перевозки грузов всеми видами транспорта в ЕАЭС

Таблица 5, млн.тонн

	2012	2013	2014	2015	2016
Россия	8 519	8 264	8 006	7 465	
Казахстан	3 231,8	3 508,0	3 634,4	3 728,6	
Беларусь	484,4	471,2	467,5	447,4	
Кыргызстан	26,9	27,9	28,9	29,7	
Армения	12,1	12,3	10,2	9,3	
ЕАЭС	12 274,2	12 283,4	12 147,0	11 680	

Источник: Евразийская экономическая комиссия. Краткий статистический сборник ЕАЭС

Динамика объема перевозок грузов в ЕАЭС.
Все виды транспорта (без трубопроводного).
(в процентах к предыдущему году)

Таблица 6, %

	2012	2013	2014	2015	2016
Россия	103,0	96,6	96,6	94,3	101,7
Казахстан	109,3	108,7	103,9	99,7	99,8
Беларусь	99,0	97,1	99,97	93,5	96,3
Кыргызстан	106,6	104,2	103,8	102,7	105,3
Армения	125,4	102,9	80,1	102,2	185,3
ЕАЭС	104,6	100,01	98,9	96,1	101,0

Источник: Евразийская экономическая комиссия. Краткий статистический сборник ЕАЭС

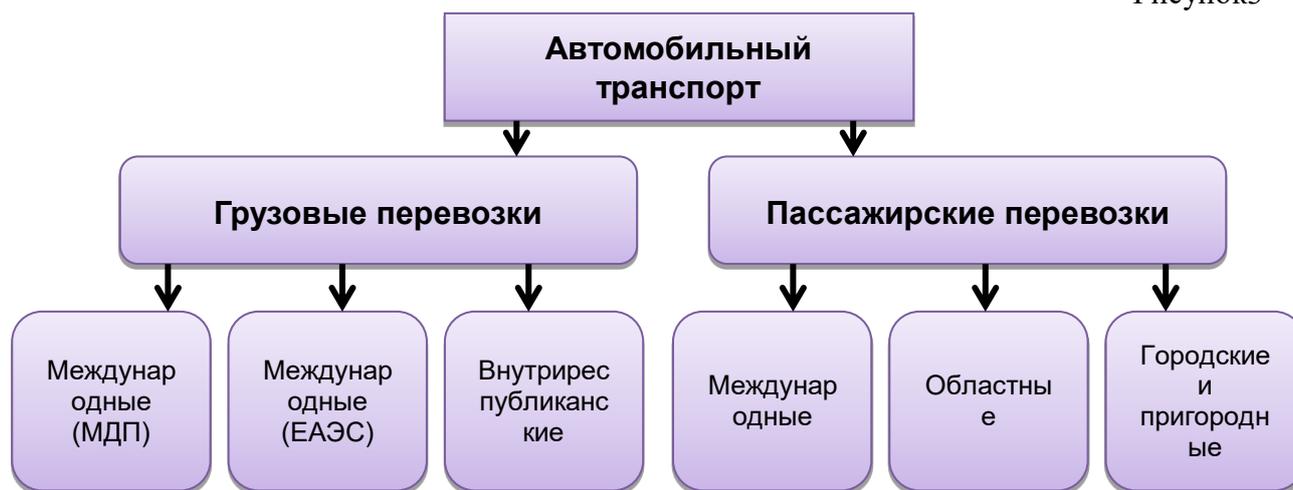
Тенденция снижения объемов перевозок грузов, начиная с 2014 года, наблюдается не только на отечественном рынке перевозок, но и целом на всем пространстве ЕАЭС. Основная причина - неблагоприятная экономическая ситуация: обвал цен на основные экспортные позиции, колебания валютных курсов, девальвация национальных валют стран ЕАЭС, санкции и контрсанкции в Российской Федерации.

На первоначальном этапе исследования сбор первичной статистической информации о состоянии транспорта в Казахстане позволил определить уровень развития отрасли на текущий момент. Применение комплексного подхода, свод данных в целом по отрасли дал возможность увидеть закономерности в снижении объемов перевозок и соответственно доходов в отрасли на фоне изменения экономической ситуации, как в Казахстане, так и в ЕАЭС. Сопоставление официальных статистических данных с тенденциями на рынке и показателями внешнеторгового оборота наглядно демонстрируют зависимость перевозок от внешнеэкономических импортно-экспортных сделок.

Автомобильный транспорт

Автомобильный транспорт один из наиболее распространенных и удобных видов транспорта, позволяющий доставить практически любой груз, точно в срок, в любую точку мира. В тоже время автомобильный транспорт – это не только перевозки грузов, но и перевозки пассажиров. Рисунок 3 наглядно демонстрирует структуру автомобильного транспорта республики.

Рисунок 3



Источник: составлено разработчиками

Автомобильный транспорт наряду с железнодорожным является одним из самых используемых средств доставки грузов. Общая протяженность автомобильных дорог в Республике Казахстан составляет 128,3 тыс.км, в том числе общего пользования 97,4 тыс. км. Дороги республиканского значения составляют 23 909 км или только 24,5 % от протяженности дорог общего пользования.

Республиканская дорожная сеть Казахстана включает в себя 6 международных коридоров общей протяженностью около 8,3 тыс.км. Они служат, главным образом, в качестве международных транзитных коридоров между Китаем, Кыргызстаном, Узбекистаном, Туркменистаном и Россией, и далее в Европу. Они также являются частью международных соглашений в рамках Азиатских автомобильных дорог, транспортного коридора Европа-Кавказ-Азия (ТРАСЕКА), Центрально Азиатское Региональное Экономическое Сотрудничество (ЦАРЭС) и других (таблица 7).

Международные автодорожные коридоры Казахстана

Таблица 7

Международный коридор	Индекс дороги	Протяженность (км)	Трафик (АТС/сут)
Граница Узбекистана - Шымкент - Тараз - Бишкек - Алматы - Хоргос - граница Китая	A2	970,1	> 7500
Граница Узбекистана - Шымкент -	M32	2083,1	> 3000

Кызылорда - Актобе - Уральск - граница Российской Федерации			
Алматы – Караганда - Астана – Петропавловск	M36 / A1 M51	1700,6	>5000
Граница Российской Федерации - Атырау - Актау - граница Туркменистана	A27 / A33 A34	1413	> 2000
Граница Российской Федерации - Павлодар - Семипалатинск - Майкапчагай - граница Китая	M38	1094	> 2400
Астана – Костанай – граница Российской Федерации	M36 / P36	626	> 2100

Источник: АО «НК «КазАвтоЖол»

В Республике Казахстан систему транзитных маршрутов можно назвать сформированной с точки зрения их длины и конфигурации, но, тем не менее, это не обеспечивает транспортных потребности на участках, соединяющих трассы Казахстана с дорогами сопредельных государств (Бейнеу – Нукус, Кызылорда – Учкудук – Бухара, Актау – Туркменбаши, Узунагаш – Быстровка (Кемин), а также ряд соединений с Россией).

Международные перевозки осуществляются в основном следующими маршрутами: Ташкент – Шымкент – Алматы – Хоргос, Шымкент – Кызылорда – Актобе – Уральск – Самара, Алматы – Караганда – Астана – Петропавловск, Астрахань – Атырау – Актау – граница Туркменистана, Омск – Павлодар – Семипалатинск – Майкапчагай, Астана – Костанай – Челябинск.

При транзитных перевозках Казахстана в основном используются коридоры, проходящие через республики Центральной Азии, Россию, Китай. Протяженность перечисленных маршрутов составляет около 8,3 тыс. км, или 64% от общей длины транзитных коридоров. Однако уровень объектов дорожной инфраструктуры (АЗС, пункты питания и отдыха) является низким, что не позволяет установить соответствующий режим труда и отдыха перевозчиков, пассажиров и туристов.

Автомобильный транспорт является важным элементом развития транзитного потенциала и характеризуется следующими особенностями:

- скорость доставки грузов, а также возможности для маневров автомобильным транспортом больше в сравнении с железнодорожным транспортом;
- возможность доставки грузов от склада отправителя до склада получателя в обход разгрузочных операций.

Главная проблема, с которой сталкивается дорожная отрасль Казахстана - это прогрессирующая потеря несущей способности дорожных покрытий. Многие участки автодорог по техническим параметрам не соответствуют нормативным требованиям по нагрузке на ось. Низкое техническое состояние автодорог оказывает негативное влияние на безопасность дорожного движения, на сроки транспортировки и приводит к повышенному износу транспорта в процессе его эксплуатации в целом.

Текущее состояние автомобильного транспорта

По итогам 2016 года суммарный доход на рынке перевозок грузов и пассажиров в РК составил 186 312,3 млн.тенге, в том числе: от перевозки грузов – 100 510,8 млн.тенге (на 6,8 % ниже уровня 2015г), от перевозки пассажиров автобусами – 85 801,5 млн.тенге (на 4,2 % ниже уровня 2015г).

Автомобильный транспорт консолидируют 90,4 % всего объема грузоперевозок по РК – 3,18 млрд тонн, +0,2 % за год. С 2015 года отрасль держит паузу – годовой рост не превышает 5 %. Ранее за год объем грузоперевозок прирастал на 9-10 %. Также на перевозки грузовыми авто приходится 40,2% грузооборота – 160,8 млрд ткм, -0,7 % за год. При этом на автоперевозчиков приходится всего 13,3 % доходов от грузоперевозок – 100,5 млрд тг, -8,6 %.

В автодорожной отрасли на стадии завершения самый крупный проект развития транзитного потенциала страны – реконструкция международного транзитного коридора «Западная Европа – Западный Китай». Также в рамках Государственной программы инфраструктурного развития «Нұрлы жол» на 2015–2019 годы продолжены строительство и реконструкция проектов Центр – Юг, Центр – Восток, Алматы – Усть-Каменогорск, Кокшетау – Петропавловск – граница РФ, Бейнеу – Актау, Актобе – Атырау – Астарахань, Уральск – Каменка.

В 2017 году за счет привлечения займов МФО начинается реконструкция автодорог Курты – Бурылбайтал (Центр – Юг), Узынагаш – Отар, Актобе – Макат, Жетыбай – Жанаозен. Внедряется рыночный подход и механизмы государственно-частного партнерства с введением платности. По данному направлению планируется реализовать проект «БАКАД». Согласно Стратегическому плану, к 2020 году будут построены и реконструированы около 16 тыс. км автомобильных дорог республиканского значения.

В то же время в сегменте автомобильных грузовых перевозок наблюдается неразвитость автоматизированных информационных систем, позволяющих осуществлять полноценно мониторинг с помощью современных телекоммуникационных и спутниковых комплексов. Также в сфере автомобильного транспорта недостаточно эффективный контроль соблюдения мер безопасности, неудовлетворительное состояние транспорта и объектов инфраструктуры. Все это определяет современную ситуацию с безопасностью на транспорте как достаточно сложную.

В целях повышения безопасности, развития, а также эффективности транспортной инфраструктуры на дорогах Республики Казахстан до 2020 года планируется внедрить компоненты интеллектуальной транспортной системы.

По данным 2016 года республике насчитывается 439 167 ед.грузовых автомобилей, из которых 275 722 или более 50 % принадлежат индивидуальным предпринимателям. Аналогичная ситуация наблюдается и с

автобусным парком, который в 2016 году насчитывал 98 652 ед. автобусов, в том числе 57 325 ед. или 58,1 % в собственности ИП.

Общая протяженность автомобильных дорог Республики Казахстан составляет 128,3 тыс. км, из которых более 97,4 тыс. км автодороги общего пользования, при плотности всего 0,035 км/кв. км². На сегодняшний день плотность автомобильных дорог общего пользования составляет:

31,43 км на 1000 км² территории;

5,78 км на 1000 жителей;

плотность автомобильных дорог республиканского значения составляет:

8,44 км на 1000 км² территории;

1,55 км на 1000 жителей.

Протяженность сети автомобильных дорог республиканского значения по состоянию на 1 января 2017 года составляет 23 909 км и на 62 % состоит из дорог III-й технической категории. Большая часть автомобильных дорог запроектирована на 6-тонную осевую нагрузку.

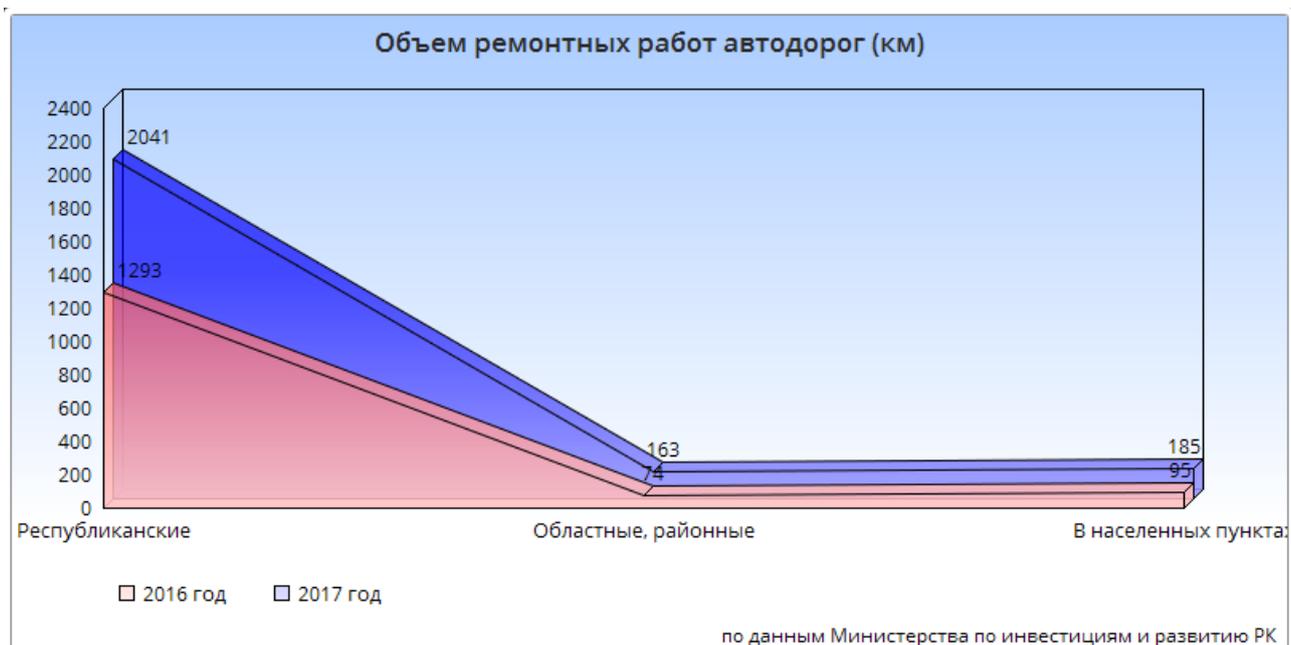
Так на 1 января 2017 года состояние сети автодорог республиканского значения выглядит следующим образом: хорошее – 42,6 %; удовлетворительное – 39,7 %; неудовлетворительное – 17,7 %.

Суммарный "комплексный" показатель качества бездефектного содержания, показал, что состояние сети автодорог улучшилось по сравнению с предыдущим годом, и данный показатель увеличился на 7 % (2016 год- 78,7 %) по сравнению с 2015 годом (73,4 %).

Из-за низкого технического состояния автодорог, аварийности мостов, перегрузки дорог на подходах к городам не реализуются скоростные возможности автомобилей, расходуется в 1,3-1,5 раза больше горючего. Затраты на ремонт и обслуживание транспорта повышены в 2,5-3,4 раза, срок службы автомобилей сокращается на 20-30 %, увеличивается выброс вредных веществ в атмосферу, что оказывает крайне неблагоприятное воздействие на окружающую среду. Дальнейшее откладывание решения проблем местной сети чревато потерями транзитного потенциала республики в данном регионе (текст из бюджетной программы на 2017 год МИР РК "091").

В 2017 году государством запланировано проведение среднего и капитального ремонта дорог республиканского, областного и районного значения на 2,4 тысячи километров, что на 63 % превышает объем работ 2016 года (рисунок 4).

Рисунок 4



Источник: Министерство по инвестициям и развитию РК

Бюджетное финансирование в 2017г. по сравнению с 2016 годом увеличилось на 60 %, составив 160,7 млрд тенге. В том числе на ремонт, содержание и озеленение дорог республиканского значения выделяется 73,4 млрд тенге (+ 55 % к 2016 году).

На ремонт автодорог областного и районного значений в целях повышения потенциала и конкурентоспособности маршрутов, проходящих по территории республики, а также повышения безопасности дорожного движения выделяется 71,1 млрд тенге (+55 %).

На капитальный и средний ремонт улично-дорожной сети населенных пунктов предусмотрено 8,6 млрд тенге +73 % (рисунок 5).

Рисунок 5



Источник: Министерство по инвестициям и развитию РК

На 1 января 2017 года 44 % автодорог республиканского значения находятся в хорошем состоянии, 41 % в удовлетворительном и 15 % в неудовлетворительном. Развитие автодорожной инфраструктуры с учетом вышеприведенных ресурсов будет содействовать увеличению удельного веса дорог в хорошем состоянии, в 2017 году – 48 %, в 2018 году – 50 %, в 2019 году – 52 % от общей протяженности дорог.

Наибольшая концентрация дорог с хорошим состоянием наблюдается в Кызылординской области – 72 %, наименьшая в Атырауской и Алматинской областях – 32 % и 31,8 %.

Что касается дорог областного и районного значения, в хорошем состоянии находятся лишь 21 %, 44 % в удовлетворительном и 35% в неудовлетворительном. В 2018 году, согласно плану, их доля в хорошем и удовлетворительном состоянии составит 67 %, в 2019 – 68 %, в 2020 году – 69 %. Наилучший показатель отмечается в Мангистауской области – 56 % дорог в хорошем состоянии, наихудший в ЗКО – 11 % (рисунок 6).

Рисунок 6



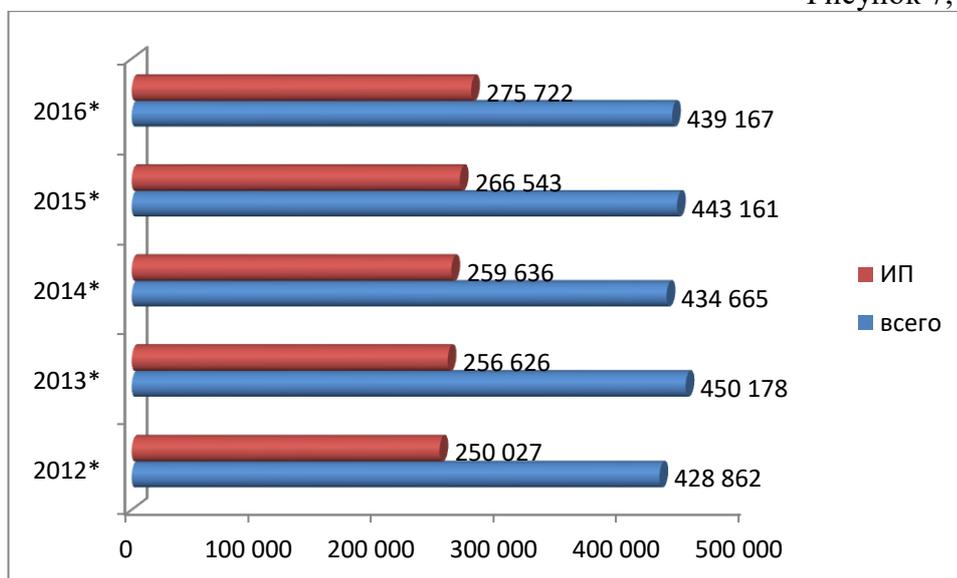
Источник: Министерство по инвестициям и развитию РК

По данным МВД РК в первом квартале 2017 года в Казахстане было зарегистрировано более 4,4 млн транспортных средств, из которых более 3,8 млн. – легковые автомобили, более 400 тысяч – грузовые. По информации Комитета статистики МНЭ РК в 2016 году более 62 % грузовых автомобилей в РК принадлежали индивидуальным предпринимателям (рисунок 7).

При этом возраст автомобилей составляет более 20 лет – 64,8 %, на втором месте возраст от 4 до 10 лет – 14,3 % и на третьем 16-20 лет – 8,1 % (рисунок 8).

Наличие грузовых автомобилей в РК

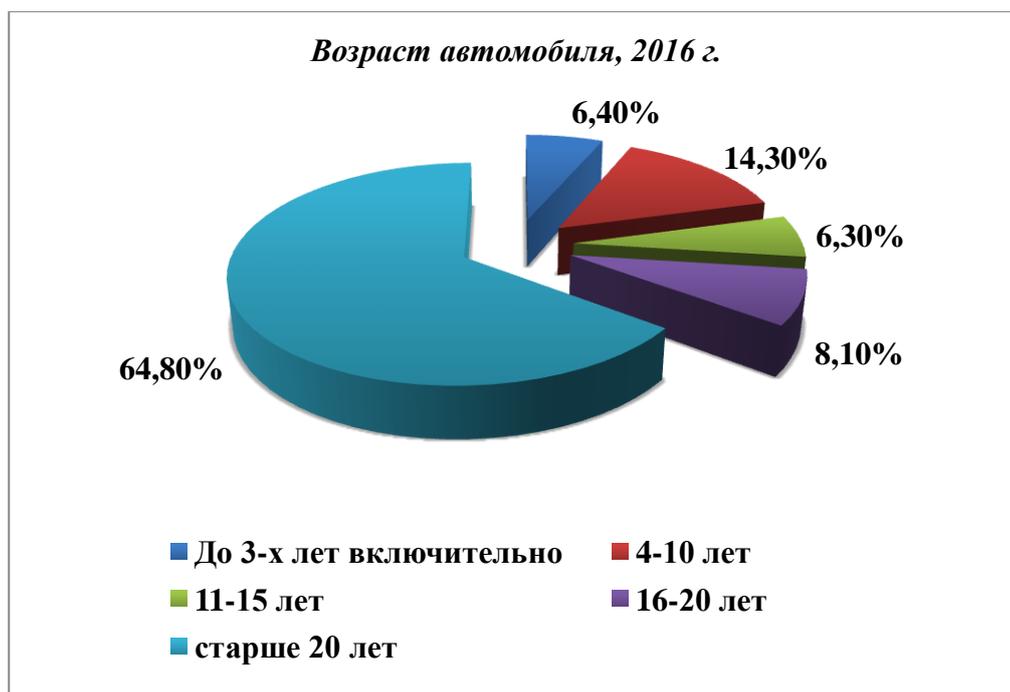
Рисунок 7, единиц



Источник: Комитет статистики МНЭ РК

Распределение грузовых автомобилей по возрасту

Рисунок 8, %



Источник: Комитет статистики МНЭ РК

В настоящее время охват населенных пунктов регулярным автобусным сообщением составляет 75 %, то есть 4 938 населенных пунктов из 6 623 населенных пунктов с населением свыше 100 чел.

Перевозка пассажиров осуществляется 609 перевозчиками на 3041 регулярных автобусных маршрутах (межобластные – 83 перевозчиков на 254 маршрутах, международные – 69 перевозчиков на 137 маршрутах и внутриобластные/городские – 467 перевозчиков на 2650 маршрутах). При этом по данным Комитета статистики МНЭ РК основная доля автобусов приходится на малые автобусы вместимостью до 20 человек – более 70 %, средние автобусы вместимостью от 20 до 60 человек составляют 28 % (рисунок 9).

В Республике Казахстан функционирует 34 автовокзала (31 частные, 4 не соответствует требованиям) и 138 автостанций (100 % частные, 72 не соответствует требованиям).

Распределение автобусов по типу и количеству мест 2015 г

Рисунок 9



Источник: Комитет статистики МНЭ РК

**Информация
по количеству маршрутов в регионах
(по состоянию на 19.04.2017)**

Таблица 8

	Наименование региона	Виды маршрутов	Количество перевозчиков на регулярных маршрутах (ед.)		Количество АТС (ед.)		Количество регулярных маршрутов (ед.)
			частный парк	коммунал. парк	частный парк	коммунал. парк	
	г.Астана	городские	8	1	482	332	67
		пригородные	-			40	14
		внутрирайонные	-	-	-	-	-
		межрайонные	-	-	-	-	-
	г.Алматы	городские	19	1	1603	-	106
		пригородные	-	-	-	-	-
		внутрирайонные	-	-	-	-	-
		межрайонные	-	-	-	-	-
	Акмолинская область	городские	61	3	313	17	63
		пригородные	14		35	3	21
		внутрирайонные	30		29	3	33
		межрайонные	43		310	6	59
	Актюбинская область	городские	1	1	361	110	50
		пригородные	-	-	-	-	-
		внутрирайонные	6	-	10	-	6
		межрайонные	17	-	146	-	22
	Алматинская область	городские	6	-	56	-	32
		пригородные	4	-	24	-	14
		внутрирайонные	5	-	21	-	42

		межрайонные	21	-	340	-	65
	Атырауская область	городские	7	-	199	-	18
		пригородные		-	131	-	12
		внутрирайонные	3	-	5	-	3
		межрайонные	1	-	8	-	1
	Восточно-Казахстанская область	городские	34	-	1595	-	155
		пригородные	-	-	2	-	-
		внутрирайонные	16		81		51
		межрайонные	23	-	558	-	80
	Жамбылская область	городские	11	-	652	-	42
		пригородные	4	-	72	-	15
		внутрирайонные	5	-	75	-	23
		межрайонные	13	-	163	-	38
	Западно-Казахстанская область	городские	7	-	759	-	35
		пригородные	3	-	7	-	4
		внутрирайонные	10	-	72	-	36
		межрайонные	8	-	104	-	43
0	Карагандинская область	городские	29	-	1060	-	107
		пригородные	16	-	216	-	36
		внутрирайонные	8	-	25	-	8
		межрайонные	18	-	231	-	56
1	Костанайская область	городские	15	-	559	-	76
		пригородные		-	61	-	
		внутрирайонные	-	-	14	-	7
		межрайонные	37	-	690	-	65
2	Кызылординская область	городские	-	1	638	112	25
		пригородные	-		120	-	6
		внутрирайонные	17	-	423	-	106
		межрайонные	24	-	283	-	71
3	Мангистауская область	городские	6	-	142	-	16
		пригородные	-	-	-	-	-
		внутрирайонные	15	-	64	-	15
		межрайонные	17	-	273	-	18
4	Павлодарская область	городские	12	-	609	-	55
		пригородные	-	-	-	-	-
		внутрирайонные	28	-	65	-	34
		межрайонные	38	-	278	-	63
5	Северо-Казахстанская область	городские	1		360		25
		пригородные		-	26	-	10
		внутрирайонные	35	-	36	-	38

		межрайонные	52	-	127	-	71
6	Южно-Казахстанская область	городские	37	-	1759	-	121
		пригородные	-	-	-	-	-
		внутрирайонные	14	-	265	-	127
		межрайонные	30	-	597	-	124

<p><u>ИТОГО перевозчиков:</u> Городских – 265 (7 коммун.) Пригородных – 45 Внутрирайонных – 195 Межрайонных – 343 ИТОГО: 848 Межобластные - 83</p>	<p><u>Количество АТС:</u> Городских – 11 718 Пригородных – 737 Внутрирайонных – 1190 Межрайонных – 4114 ИТОГО: 17 759 Межобластные - 1299</p>	<p><u>ИТОГО маршрутов:</u> Городских – 993 Пригородных – 132 Внутрирайонных – 529 Межрайонных – 776 ИТОГО: 2 430 Межобластные - 254</p>
---	--	---

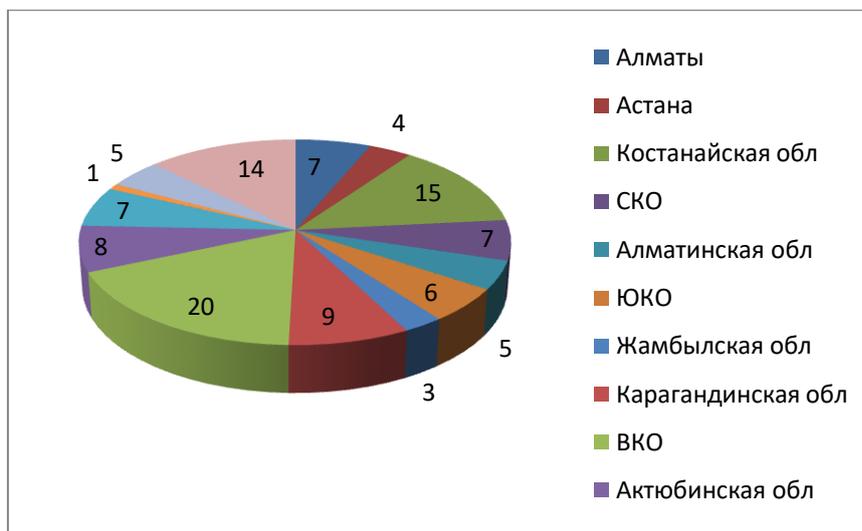
Источник: Комитет транспорта МИР РК

Представленная таблица 8 наглядно демонстрирует, что в сегменте пассажирских перевозок автомобильным транспортом, здоровая конкуренция среди перевозчиков нарушается деятельностью муниципальных автобусных парков. По информации Комитета транспорта МИР РК в 2017 году в республике действует 7 коммунальных автобусных парков с общим парком АТС – 623 ед.

В соответствии со статьей 43 Закона РК «Об автомобильном транспорте» Регулярные международные автомобильные перевозки пассажиров и багажа организуются по согласованным между уполномоченным органом и соответствующим компетентным органом иностранного государства маршрутам (с указанием начальных, конечных и остановочных пунктов) и расписанию движения автобусов, микроавтобусов.

Согласно Реестру регулярных международных автобусных маршрутов в настоящее время в Казахстане действует 111 маршрутов, из них 88 с Российской Федерацией, 13 – КНР и 10 – Киргизия (рисунок 10).

Распределение международных маршрутов по регионам
Рисунок 10, (кол-во маршрутов)

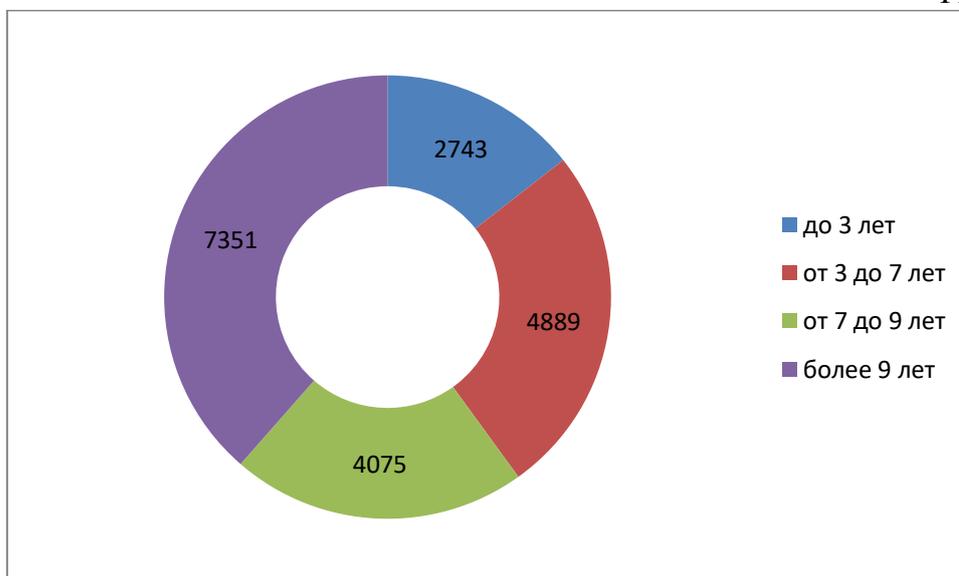


Источник: Комитет транспорта МИР РК

По информации Комитета транспорта по состоянию на май 2017 года возраст автобусов, задействованных на действующих маршрутах, распределился следующим образом: 38,6 % или 7351 ед – возраст более 9 лет, далее от 3 до 7 лет – 25,7 % или 4889 ед и на третьем месте автобусы возраст которых варьируется от 7 до 9 лет – 21,4 % или 4075 единиц (рисунок 11).

Состояние автобусов по годам выпуска по состоянию на май 2017г.

Рисунок 11 (ед.)



Источник: Комитет транспорта МИР РК

Анализ закупа новых автобусов за последние три года свидетельствует о ежегодном снижении количества приобретаемых автобусов. Если в 2014 году по регионам было приобретено 1109 автобусов, то уже в 2016 всего лишь 524 (таблица 9).

Закуп автобусов по регионам Казахстана за период с 2014 по 2016 гг

Таблица 9, ед.

№	Наименование региона	Закуп автобусов		
		2014 г	2015г.	2016 г.
1	г. Астана	80	278	0
2	г. Алматы	200	0	137
3	Атырауская обл.	0	5	0
4	Акмолинская обл.	32	27	0
5	Актюбинская обл.	40	0	0
6	Костанайская обл.	4	3	0
7	Кызылординская обл.	23	11	82
8	Жамбылская обл.	77	90	41
9	ЗКО	19	5	0
10	ЮКО	179	218	117
11	СКО	225	12	0
12	Мангыстауская обл.	4	79	0
13	Карагандинская обл.	89	30	71
14	Алматинская обл.	101	19	21
15	Павлодарская обл.	4	1	13
16	ВКО	32	8	42
ИТОГО:		1109	786	524

Источник: Комитет транспорта МИР РК

Немаловажным в сфере пассажирских перевозок автомобильным транспортом является вопрос субсидирования. В Казахстане из 16 регионов перевозки частично субсидируются лишь в 7 (Алматы, Алматинская, Акмолинская, ВКО, Павлодарская, СКО, Кызылординская области).

Во всех развитых странах общественный транспорт, является убыточным. Реальные доходы на общественный транспорт составляют в Швейцарии 72 %, Великобритании – 68 %, Германии – 60 %, Австрии – 48 %, Франции – 43 %, Швеции – 40 %, США – 97 %, Италии – 30 %, Нидерландах – 22 %. Политика транспортной сферы в этих странах учитывает его социальную значимость. Установление низких тарифов или льгот связано с целью сделать доступным общественный транспорт, прежде всего, для пассажиров с невысоким уровнем доходов. Устанавливаются льготы престарелым, детям, инвалидам.

Основные средства на содержание и развитие транспорта общего пользования поступают, прежде всего, от государства, региональных и местных органов власти. Уровень их участия в этом процессе определяется разнообразными факторами: национальными традициями, плотностью

застройки городов, экономическими возможностями, политикой федеральных, региональных и местных органов власти и т.д. Есть различия и в методах финансирования.

В качестве примера, в Канаде и Дании финансирование капитальных и эксплуатационных затрат общественного транспорта производится только средствами региональных и местных органов власти (государство финансирует в исключительных случаях). Муниципалитет выделяет субсидии, частично покрывающие эксплуатационные затраты транспорта общего пользования.

В Бельгии правительство, субсидирует весь объем затрат на эксплуатационную деятельность. Объемы субсидий на городской транспорт устанавливаются из расчета 99 % суммы расходов за предыдущий год плюс величина процента, не превышающего ежегодный рост расходной части бюджета страны.

В Казахстане, из более 17 тысяч автобусов, физический износ составляет более 60 %. При этом ежегодное обновление автопарка составляет лишь от 3 до 5 % ежегодно, при необходимых 20 %. Кроме того, у перевозчиков практически все расходы: горюче-смазочные материалы, запчасти, техническое обслуживание и др. находятся в прямой зависимости от курса валют и соответственно при колебаниях курса перевозчики несут дополнительные расходы. Несмотря на международный опыт и многочисленные доводы о необходимости полноценного субсидирования городских и пригородных перевозок в Казахстане, данный вопрос до сих пор не нашел своего решения. Приведенная таблица 10 является наглядным подтверждением обозначенных проблемных вопросов в сфере субсидирования пассажирских перевозок.

Информация по субсидированию по регионам

Таблица 10

Наименование региона	Виды маршрутов	Суммы субсидий (млн.тенге)			
		2014г.	2015г.	2016 г.	2017г. план
г.Астана	городской (школьники)	240	265,5	262,1	нет
Акмолинская область	городские	6,6	6,6	14,2	15,09
	пригородные	-	-	2,49	2,5
	внутрирайонные	-	-	4,35	8,21
Актюбинская область	городские	917,9	475,2	нет	нет
ВКО	городские	26	35,3	30,08	31,7
	внутрирайонные	11,7	23,6	35,98	45,7
Жамбылская область	внутрирайонные	5,1	5,4	58,0	80,0
	межрайонные	6,5	7,1	21,33	21,860
ЗКО	городские	-	28,7	-	-
	пригородные	-	8,8	-	-
	внутрирайонные	5,6	5,3	17,0	18,0
	межрайонные	30,0	40,0	40,0	16,2

Карагандинская область	городские	265,7	265,7	20,58	62,1
	пригородные	-	-	184,98	93,4
	внутрирайонные	-	-	17,78	47,6
	межрайонные	333,5	424,9	400,0	667,109
Кызылординская область	внутрирайонные	-	-	14,9	16,8
	межрайонные	0,02	0,02	17,6	17,6
Павлодарская область	городские	37,0	37,3	26,0	47,0
	внутрирайонные	22,3	22,3	32,7	39,3
	внутрипоселковые	-	-	4,8	5,1
СКО	внутрирайонные	8,1	11,7	11,80	нет
ЮКО	внутрирайонные	нет	нет	3,5	8,8
ИТОГО:		1 988,9	1 663,4	1220,17	1244,069

г. Алматы	Субсидирования не осуществляется в 2016 год
Алматинская область	
Актюбинская область	
Атырауская область	
Костанайская область	
Мангистауская область	

г. Астана	Не планируется осуществление субсидирования в 2017 году
г. Алматы	
Алматинская область	
Актюбинская область	
Атырауская область	
Костанайская область	
Мангистауская область	

Источник: Комитет транспорта МИР РК

Производство грузовых автомобилей и автобусов в Казахстане

В тоже время автомобильный транспорт невозможно рассматривать в отрыве от машиностроения ввиду тесной взаимосвязи двух отраслей. Анализ ситуации с выпуском грузовых автомобилей и автобусов отечественным автопромом, позволит сопоставить спрос и предложение и определить покрывает ли внутреннее производство АТС потребности перевозчиков.

Наибольший удельный вес в структуре производства автотранспортных средств занимают легковые автомашины, доля которых в среднем составляет 85,4 %. Так, в 2004 году доля легковых автомашин в структуре производства достигла 98 % и составила 3 206 единиц. По состоянию на 2014 год доля производства легковых автомобилей увеличилась до 93 % и составила 37 160 единиц.

Производство грузовых транспортных средств в РК занимает второе место в структуре объема производства или 13 % в среднем. По состоянию на 2004 год было произведено 32 единицы. В 2014 году наблюдается рост производства до 2 372 единиц.

Третье место в структуре промышленного производства автотранспортных средств занимают автобусы. Доля объемов производства автобусов в среднем за 2003-2014 гг. составляет 2 %. По состоянию на 2014 год было произведено 442 автобуса.

При этом импорт автомобилей в Казахстан в среднем превышает объемы производства в четыре раза, что свидетельствует о неготовности отечественного автопрома к покрытию потребности в АТС, предназначенных для грузовых и пассажирских перевозок в Казахстане.

Анализ государственного отраслевого регулирования

Постановлением Правительства Республики Казахстан от 15.12.2016 № 804, Министерство по инвестициям и развитию определено государственным органом, осуществляющим руководство в сфере транспорта. В МИР РК данный вопрос находится в ведении Комитета транспорта и Комитета гражданской авиации.

Расширение международного экономического сотрудничества Казахстана и углубляющиеся, развивающиеся интеграционные процессы между странами Таможенного союза (ТС) и затем с 2015 года в рамках Евразийского экономического сообщества (ЕврАзЭС) предъявляют повышенные требования к совместимости международных договоров и национальных правовых актов.

В настоящее время автодорожный сектор регулируется законами «Об автомобильных дорогах» и «Об архитектурной, градостроительной и строительной деятельности в Республике Казахстан», ратифицированными соглашениями между Республикой Казахстан и международными институтами развития (Азиатский Банк Развития, Европейский Банк Реконструкции и Развития, Всемирный Банк).

Система государственного регулирования развития дорожного сектора нацелена прежде всего на совершенствование институциональной среды посредством аутсорсинга в частный сектор несвойственных государственным органам функций и задач, повышения автоматизации и информатизации процессов управления дорожными активами, децентрализации прав и необходимых ресурсов для принятия решений на региональном уровне с сохранением вертикали власти и повышением исполнительской дисциплины и порядка.

В настоящее время полностью сформирована нормативная правовая база, состоящая из таких основных законодательных актов как Кодекс Республики Казахстан «Об административных правонарушениях», законы Республики Казахстан «О транспорте в Республике Казахстан», «О безопасности дорожного движения» и «Об автомобильном транспорте», а также подзаконных актов и международных многосторонних и двусторонних договоров. Вся нормативная правовая база обеспечивает функционирование автотранспортной отрасли в конкурентной среде и соответствует международной практике развитых стран.

Кроме того, на законодательном уровне определены полномочия государственных и местных исполнительных органов, направленные на урегулирование государственной политики в автотранспортной отрасли в целях устойчивого развития отрасли.

**Количество оказанных государственных услуг
в сфере автомобильного транспорта**

За 2016 год инспекциями транспортного контроля рассмотрено 61 341 заявление на оказание государственных услуг. Среди них 14 087 заявлений поступило посредством Государственной корпорации «Правительство для граждан», что составляет 23 % от общего количества заявлений, посредством портала электронного правительства www.egov.kz – 47 254 заявлений, что составляет 77 % соответственно (таблица 11).

**Контрольно–надзорная деятельность в сфере автомобильного
транспорта
за 2016 год**

Таблица 11

Показатели	2016 год
Сбор за проезд автотранспортных средств по территории Республики Казахстан	3 596 млн.тг
Выдано спец.разрешений за проезд крупногабаритных, тяжеловесных автотранспортных средств	38 775
Выдано иностранных разрешений в том числе через автомат. систему	97 133
Выдано транзитных разрешений для иностранных перевозчиков	2 206
Проверено хозяйствующих субъектов в т.ч. автовокзалов	767/33
Количество выявленных нарушений при проверке хоз.субъектов	203 507
Количество центров технического осмотра, всего/открыто	502/18
Исключено из реестра операторов техосмотра	11
Проверено грузовых АТС	74 473

Выявлено АТС с нарушением требований НПА	7 215
Наложено штрафов	1 128 202 тыс. тг
Взыскано штрафов	947 859 тыс. тг

Источник: Комитет транспорта МИР РК

Территориальными органами Комитета транспорта оказываются следующие государственные услуги в сфере автомобильного транспорта:

- 1) Выдача международного сертификата взвешивания грузовых транспортных средств;
- 2) Выдача удостоверения допуска к осуществлению международных автомобильных перевозок и карточки допуска;
- 3) Выдача специального разрешения на проезд тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств (включая иностранные) по территории Республики Казахстан;
- 4) Выдача разрешения на проезд по территории иностранного государства перевозчикам Республики Казахстан в соответствии с международными договорами, ратифицированными Республикой Казахстан;
- 5) Выдача специального разрешения на перевозку опасного груза классов 1, 6 и 7;
- 6) Выдача свидетельства о допуске транспортного средства к перевозке опасных грузов в международном сообщении.

Анализ динамики основных экономических показателей развития с 2012 по 2016 гг

Несмотря на агрессивную санкционную политику России, отразившуюся самым негативным образом на международных перевозках грузов автомобильным и железнодорожным транспортом, Комитет статистики МНЭ РК предоставляет официальные данные о росте объемов перевозок грузов автомобильным транспортом.

Так, за период с 2012 по 2016 года, ежегодный рост перевозок грузов и грузооборот автомобильным транспортом составил в среднем 4 %. В 2015 году перевозки выросли на 1,4 % к 2014 году, а в 2016 году незначительно на 0,2 % к 2015 году (рисунки 12, 13).

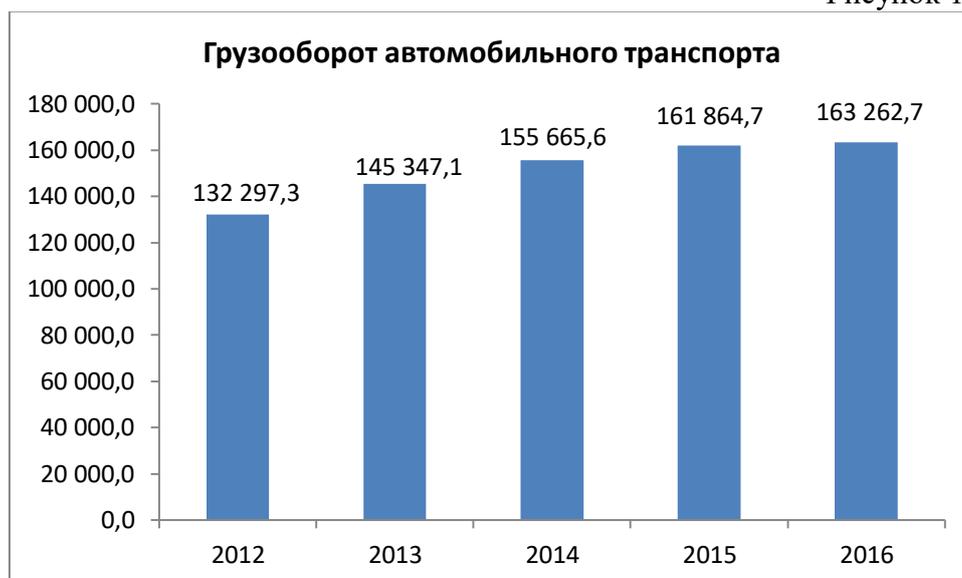
При этом, согласно данным Комитета транспорта МИР РК международные перевозки грузов (без учета объемов по ЕАЭС) демонстрируют существенный спад. В 2014 году на 8,5 %, в 2015 на 25,9 % и в 2016 на 23,8 % (таблица 12).

Рисунок 12, млн.тонн



Источник: Комитет статистики МНЭ РК

Рисунок 13, млн.ткм



Источник: Комитет статистики МНЭ РК

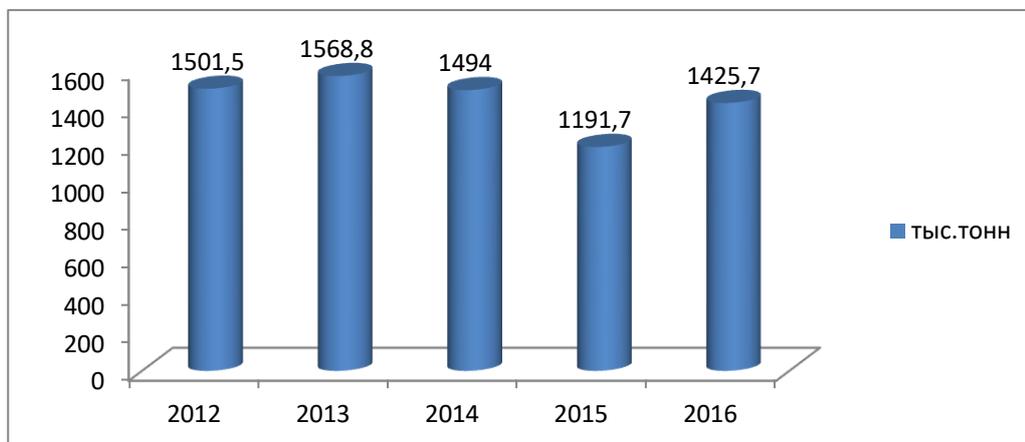
Объем перевозок грузов автомобильным транспортом в
международном направлении (без учета стран ЕАЭС)

Таблица 12

Год	Общий объем, в тыс.тонн	Импорт, в тыс.тонн	Экспорт, в тыс.тонн
2012	3 560,0	2 289,0	1 271,0
2013	4 772,5	3 323,3	1 449,2
2014	4 365,9	2 476,9	1 888,9
2015	3 235,1	2 037,9	1 197,1
2016	2 465,0	1 747,6	717,4

Источник: Комитет транспорта МИР РК

Динамика транзитных перевозок грузов автомобильным транспортом
Рисунок 14



Источник: Комитет транспорта МИР РК

Однако, на фоне роста перевозок грузов в целом по республике, международные перевозки грузов (без учета объемов по ЕАЭС) в последние годы демонстрируют существенный спад. Согласно данным Комитета транспорта МИР РК падение составило в 2014 году - 8,5 %, в 2015 - 25,9 % и в 2016 - 23,8 % (таблица 13). Также наблюдается и падение объемов транзитных перевозок. В 2016 году снижение составило 5 % к уровню 2012 года. Самый низкий показатель транзитных перевозок составил 1191,7 тыс.тонн, что на 16,4 % ниже показателя 2016 года (рисунок 14).

На этом фоне, за 2017 год общий объем международных автомобильных перевозок грузов по Казахстану увеличился на 13 % по сравнению с 2016 годом. При этом объемы перевозок, выполняемые операторами третьих стран на Казахстан, снизились на 8 %.

Увеличились объемы перевозок, выполняемые на условиях Международной Конвенции TIR на 11,3 % против 7,7 % в 2016 году.

Удельный вес казахстанских операторов в общем объеме международных автомобильных перевозок увеличился с 46,4 % до 52,6 %, обеспечив выполнения программной цели, предусмотренной Государственной программой развития и интеграции инфраструктуры транспортной системы Республики Казахстан до 2020 года довести долю казахстанских перевозчиков на международном рынке автотранспортных услуг к концу 2020 году до 50 %.

Объем перевозок грузов автомобильным транспортом страны ЕАЭС

Таблица 13 (объемы в тоннах)

Год/страны	Армения	Беларусь	Кыргызстан	Россия
2012	-	86 862,6 т. Импорт – 61 790,7 т.	-	4 761 413,0 т. Импорт – 3 174 207,3 т.

		<i>Экспорт – 25 071,9 т.</i>		<i>Экспорт – 1 587 205,7 т.</i>
2013	-	<i>82 617,6 т. Импорт – 77 244,9 т. Экспорт – 5 372,7 т.</i>	-	<i>6 356 361,6 т. Импорт – 4 509 220,4 т. Экспорт – 1 847 141,1 т.</i>
2014	-	<i>146 362,9 т. Импорт – 143 002,1 т. Экспорт – 3 360,8 т.</i>	-	<i>4 757 723,8 т. Импорт – 3 893 688,4 т. Экспорт – 864 035,3 т.</i>
2015	<i>897,6 т. Импорт – 720,4 т. Экспорт – 177,2 т.</i>	<i>159 622,0 т. Импорт – 149 038,4 т. Экспорт – 10 583,6 т.</i>	<i>436 597,4 т. Импорт – 21 933,6 т. Экспорт – 414 663,8 т.</i>	<i>4 263 816,9 т. Импорт – 3 597 614,6 т. Экспорт – 666 202,3 т.</i>
2016	<i>512,4 т. Импорт – 368,7 т. Экспорт – 143,7 т.</i>	<i>94 052,0 т. Импорт – 77 715,8 т. Экспорт – 16 336,2 т.</i>	<i>1 307 564,6 т. Импорт – 108 322,6 т. Экспорт – 1 199 242,0 т.</i>	<i>4 744 471,6 т. Импорт – 4 034 423,2 т. Экспорт – 710 048,4 т.</i>

Источник: Комитет транспорта МИР РК

Сведения о транспортных средствах, прошедших обязательный технический осмотр

В новой поправке к постановлению Правительства Республики Казахстан от 17 мая 2011 года № 523 «Об утверждении Правил организации и проведения обязательного технического осмотра механических транспортных средств...» установлены следующие периодичности прохождения обязательного технического осмотра автотранспортных средств.

Грузовые автомобили разрешенной максимальной массой менее 3,5 тонны:

- не старше 3-х лет — освобождаются от прохождения;
- от 3 до 7 лет — проходят раз в 2 года;
- от 7 лет и старше — ежегодно.

Грузовые автомобили разрешенной максимальной массой более 3,5 тонны (а также прицепы и полуприцепы с разрешённой максимальной массой более 3,5 тонны) – ежегодно.

Автобусы, автомобили такси, а также грузовые автомобили, оборудованные для систематической перевозки людей, с числом мест для сидения более 8 (кроме места водителя) – раз в шесть месяцев.

Легковые автомобили:

- не старше 7 лет — освобождаются от прохождения;
- от 7 лет и старше — ежегодно.

Статистические данные результатов ежегодных технических осмотров автотранспортных средств за 2012-2016 годы приведены в таблице 14 (по данным Комитета транспорта МИР РК).

Прохождение АТС ежегодных технических осмотров
за 2012-2016 годы

Таблица 14

Категория АТС	Показатели		2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	
"С" Грузовые автомобили	На наличие типа АТС	д.	414018	428862	450178	434665	443161	
	представлено на ТО и % от наличия	д.	174825	139543	180878	201011	214868	
			42,2	32,5	40,2	46,2	48,5	
	прошли ТО и % от представленного	д.	171698	132289	162550	180178	198231	
			98,2	94,9	89,9	89,5	92,2	
	не прошли ТО и % от представленного	д.	3127	7254	18328	20833	16637	
			1,8	5,1	10,1	10,5	7,8	
	"D" Автобусы	На наличие типа АТС	д.	98441	97268	100883	98954	97688
		представлено на ТО и % от наличия	д.	60557	63271	83309	92727	95324
				61,5	65	82,6	93,7	97,6
прошли ТО и % от представленного		д.	59069	58768	74666	83025	86547	
			97,5	92,8	89,5	89,5	90,8	
не прошли		д.	1488	4503	8643	9702	8777	

	ТО и % от представлен ного		2,5	7,2	10,5	10,5	9,2
"В" Легковые автомобили	На личие типа АТС	д.	3553800	3642800	3678300	4000100	3856500
	представлен о на ТО и % от наличия	д.	1609560	1521577	2000143	2186404	2128349
			45,2	41,7	54,4	54,6	55,2
	пр ошли ТО и % от представл енного	д.	1604657	1412154	1725871	1863057	1861870
			99,6	92,8	86,2	85,3	87,5
	не прошли ТО и % от представл енного	д.	4903	109423	274272	323347	266479
			0,4	7,2	13,8	14,7	12,5
Все АТС	На личие АТС	д.	4066259	4168930	4229461	4533719	4397349
	представлен о на ТО и % от на личия	д.	1920929	1780142	2334746	2558168	2515308
			45,3	41,3	53,5	54,7	55,4
	пр ошли ТО и % от представл енного	д.	1910099	1657491	2030046	2558168	2221041
			99,5	93	86,7	85,7	88
	не прошли ТО и % от представл енного	д.	10830	122651	304700	357403	294267
			0,5	7	13,3	14,3	12

Источник: Комитет транспорта МИР РК

В 2016 г. на технический осмотр были представлены 214 868 ед. грузовых автомобилей, что составляет 48,5 % от имеющихся в наличии 443 161 ед. в этой категории. Из представленных на технический осмотр грузовых автомобилей прошли технический осмотр 198 231 ед. (92,2 %) и не прошли технический осмотр 16 637 ед. (7,8 %).

По категории автобусы на технический осмотр были представлены 95 324 ед., что составляет 97,6 % от имеющегося наличия 97 688 ед. Из представленных на технический осмотр автобусов прошли ТО 86 547 ед. (90,8 %) и не прошли технический осмотр 8 777 ед. (9,2 %).

Иностранные разрешения на осуществление отечественных перевозок на международных автомобильных перевозок грузов

В соответствии с Правилами применения разрешительной системы международных автомобильных перевозок в Республике Казахстан, утвержденными приказом и.о. Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 27 марта 2015 года № 353, территориальными органами Комитета транспорта МИР РК проведена заявочная компания на 2017 год по иностранным бланкам разрешений.

По итогам компании от отечественных перевозчиков поступили заявки на 607 480 иностранных бланков разрешений, в том числе на универсальные – 377 236, и на перевозки в/из 3 страны – 230 244. На 2016 года было заявлено – 731 367 (таблица 15).

Наиболее востребованными являются иностранные разрешения КНР, Узбекистана, Российской Федерации, Латвии, Литвы, Германии, Чехии, Турции, Украины и Польши.

Таблица 15

Период	Отправлено в иностранные государства			Получено от иностранных государств		
	универсал	транзит	3 страна	универсал	транзит	3 страна
2013	114330		19165	128200		13565
2014	117710	5200	21495	132731	5200	15865
2015	107410	6450	25095	118260	6050	23440
2016	78435	4500	17320	78555	4500	17330

Источник: Комитет транспорта МИР РК

Если рассматривать текущую ситуацию в сфере городских пассажироперевозок, то практически 82 % приходится на автобусы. При этом за 2016 год число пассажиров выросло еще на 1,2 %

Стоимость проезда в автобусах увеличилась на 3,2 % за месяц и на 8,1 % - за год. По итогам июля 2017 г. стоимость внутригородской автобусной поездки выросла в среднем по стране на 3,2 % в сравнении с июнем, и на 8,1 % - к аналогичному периоду прошлого года (рисунок 15).

Всего за месяц подорожал проезд в Жезгагане (сразу в полтора раза, до 60 тг за билет), и в Таразе - на 18,2 %, до 65 тг за билет. В годовом разрезе среди крупных городов и мегаполисов РК также наблюдалось удорожание в Костаное (+33,3 %, до 80 тг), Петропавловске (+23,1 %, до 80 тг), Усть-Каменогорске (+20 %, до 90 тг) и Павлодаре (+16,7 %, до 70 тг).

Кроме того, с 1 августа 2017 в Алматы была введена новая для РК дифференцированная система оплаты за проезд. Ранее тариф за проезд в Алматы повышался лишь 5 лет назад, в июле 2012 года - с 50 до 80 тенге.

Теперь стоимость проезда в общественном транспорте Алматы (не только автобусах, но и троллейбусах) зависит от способа оплаты: наличными деньгами - 150 тенге, а при оплате единой транспортной картой "Онай", банковской картой или посредством SMS - 80 тенге, как и прежде. Система введена в целях исключения теневого оборота денег в общественном транспорте и увеличения поступления налогов в казну. Все льготы остались без изменений, но только при оплате соответствующими льготными картами "Онай": для многодетных матерей, пенсионеров, школьников и студентов - 40 тенге. Бесплатный проезд сохранен для участников и инвалидов ВОВ, лиц, приравненных к ним, пенсионеров старше 75 лет, инвалидов I и II групп, детей-инвалидов до 18 лет.

Рисунок 15

Стоимость поездки автобусом внутригородского сообщения. Июль 2017 тенге за билет			
	2017	2016	Рост за год
Казахстан	69,03	63,85	8,1%
Астана	90	90	-
Усть-Каменогорск	90	75	20,0%
Алматы	80	80	-
Атырау	80	80	-
Караганда	80	80	-
Костанай	80	60	33,3%
Петропавловск	80	65	23,1%
Кызылорда	70	70	-
Павлодар	70	60	16,7%
Шымкент	70	70	-
Тараз	65	55	18,2%
Жезказган	60	40	50,0%
Кокшетау	60	60	-
Уральск	60	60	-
Семей	60	60	-
Талдыкорган	60	60	-
Актобе	55	55	-
Актау	50	50	-

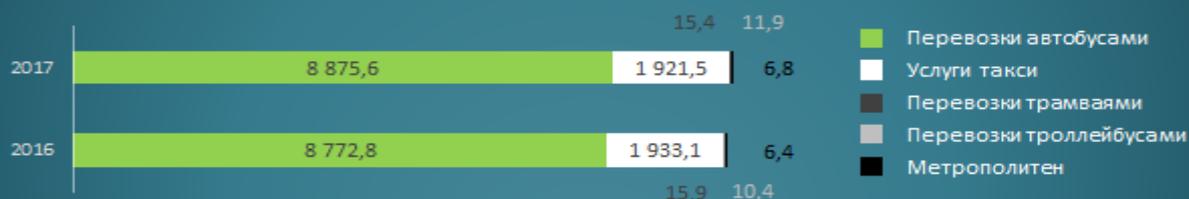
Источник: Комитет статистики МНЭ РК

Автобусы обеспечили 81,9 % всех городских пассажироперевозок в стране: за полгода перевезли 8,86 млрд пассажиров, на 1,2 % больше, чем в аналогичном периоде прошлого года (рисунок 16).

Второй по популярности вид транспорта - такси (17,7 % пассажиров), однако здесь число перевезенных сократилось на 0,6% за год. Увеличились пассажироперевозки наиболее экологичных троллейбусов (+14 % за год) и метро (+7,6 %). Однако эти виды транспорта занимают вкупе не более 0,2 % перевозок.

Рисунок 16

Автомобильный и городской электрический транспорт.
Перевезено пассажиров. Январь-июнь 2017 | млн человек



Источник: Комитет статистики МНЭ РК

Пассажирооборот в РК увеличился на 2,3 %, до 113,7 млрд пкм, из которых 92,8 млрд пкм приходится на перевозки автобусами +2,3 % за год (рисунок 17).

Рисунок 17

Пассажирооборот. Январь-июнь 2017 млрд пкм			
	2017	2016	Рост за год
Всего	113,7	111,2	2,3%
перевозки автобусами	92,8	90,7	2,3%
услуги такси	20,7	20,3	1,9%
перевозки трамваями	0,1	0,1	-3,3%
перевозки троллейбусами	0,1	0,0	15,4%
метрополитен	0,1	0,1	123,0%

Источник: Комитет статистики МНЭ РК

В целом по итогам 2016 года в РК было 98,65 тысячи автобусов - на 1 % больше, чем в 2015. Из них 58,1 % приходилось на индивидуальных предпринимателей - 57,33 тысячи автобусов, +0,7 % за год.

Доходы предприятий от автобусных перевозок выросли за год на 3,3 %, до 43,2 млрд тг по итогам I полугодия 2017.

Это 92,2 % от общего объема доходов от перевозок городским транспортом в РК. Для сравнения, доходы такси за тот же период сократились сразу на 31,6 %.

Автомобильный транспорт понятие емкое и включает в себя грузовые и легковые автомобили, автобусы, грузовые и пассажирские перевозки. И все это тесно связано с автодорожным хозяйством. Для четкого представления емкости рынка автомобильных услуг в республике, достаточно привести цифры официальной статистики. Общая протяженность автомобильных дорог Республики Казахстан составляет 128,3 тыс. км, из которых более 97,4 тыс. км автодороги общего пользования (таблица 16, рисунок 18).

Протяженность автомобильных дорог общего пользования

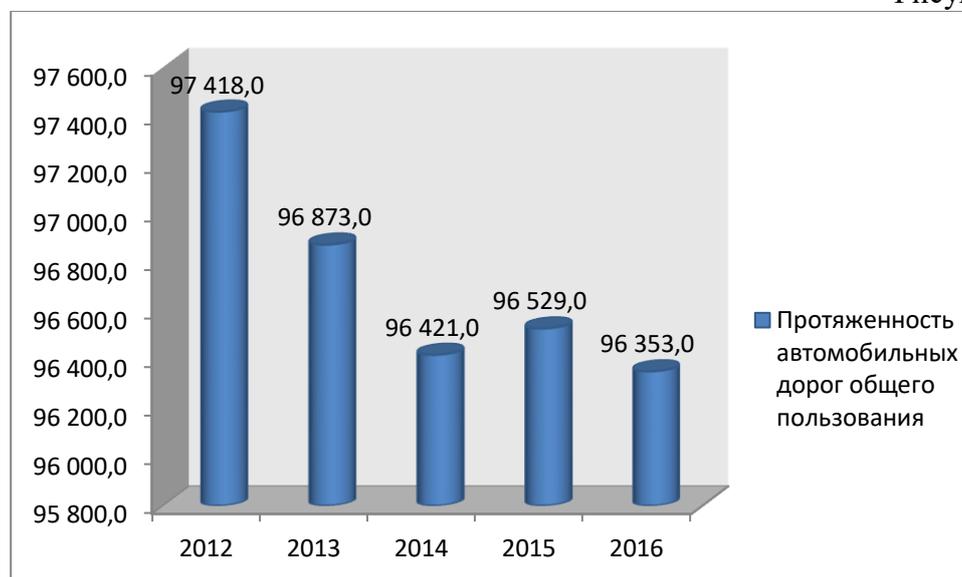
Таблица 16, км

	2012	2013	2014	2015	2016
Республика Казахстан	97 418,0	96 873,0	96 421,0	96 529,0	96 353,0
Акмолинская	8 111,0	7 900,0	7 864,0	7 891,0	7 890,0
Актюбинская	6 091,0	6 595,0	6 595,0	6 553,0	6 958,0
Алматинская	9 482,0	9 482,0	9 317,0	9 316,0	9 334,0
Атырауская	3 915,0	3 052,0	3 052,0	3 051,0	3 052,0
Западно-Казахстанская	6 531,0	6 531,0	6 531,0	6 428,0	6 531,0
Жамбылская	5 291,0	5 335,0	5 351,0	5 351,0	5 228,0
Карагандинская	8 844,0	8 844,0	8 844,0	8 844,0	8 854,0
Костанайская	9 517,0	9 516,0	9 290,0	9 290,0	9 290,0
Кызылординская	3 360,0	3 359,0	3 352,0	3 354,0	3 376,0
Мангистауская	2 586,0	2 586,0	2 586,0	2 586,0	2 692,0
Южно-Казахстанская	7 198,0	7 181,0	7 147,0	7 197,0	6 810,0
Павлодарская	5 658,0	5 658,0	5 658,0	5 659,0	5 454,0
Северо-Казахстанская	8 998,0	8 998,0	8 998,0	8 998,0	8 998,0
Восточно-Казахстанская	11 836,0	11 836,0	11 836,0	12 011,0	11 886,0

Источник: Министерство по инвестициям и развитию РК.

Протяженность автомобильных дорог общего пользования

Рисунок 18, км



Источник: Комитет статистики МНЭ РК

Автотранспортная отрасль, как и другие секторы транспортного комплекса, состоит из двух взаимосвязанных подсистем: инфраструктуры (автодорожная сеть с комплексом объектов по её обслуживанию и обеспечиванию перевозок) и подвижного состава. Существующая сеть дорог сформировалась в основном в советский период. Сформированная на

территории Казахстана сеть автомобильных дорог включает дороги общего пользования, находящиеся в собственности государства, и ведомственные дороги, обеспечивающие внутрихозяйственные технологические перевозки, а также связи предприятий- владельцев этих дорог с автодорожной сетью общего пользования.

Приведенные в таблице 17 показывают протяженность дорог общего пользования с твердым покрытием. Восточно-Казахстанская область находится на первом месте по протяженности дорог с твердым покрытием – 11 155 км или 12,8 % от протяженности всех дорог Казахстана. Динамику протяженности дорог с твердым покрытием за последние пять лет можно проследить на рисунке 19.

Протяженность автомобильных дорог с твердым покрытием общего пользования

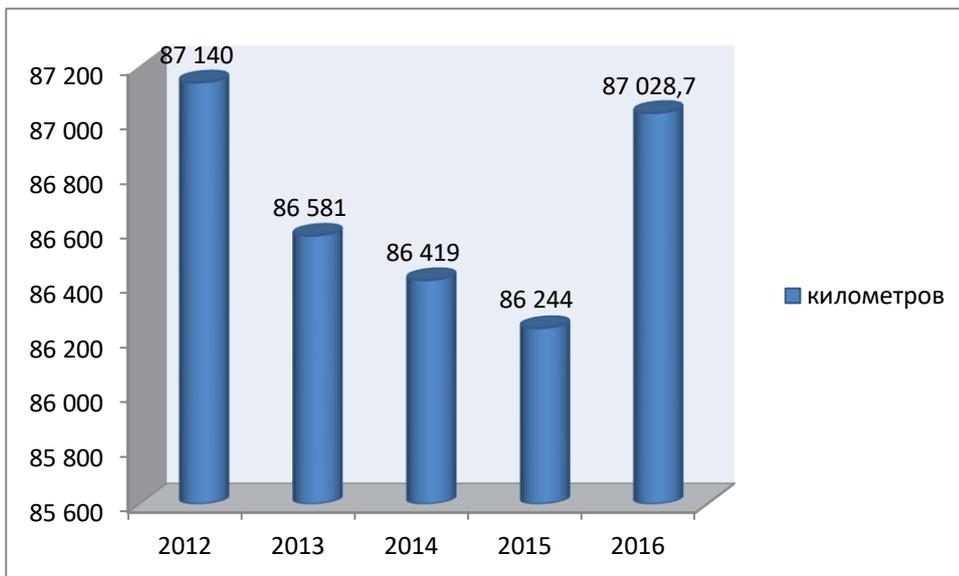
Таблица 17 (км)

	2012	2013	2014	2015	2016
Республика Казахстан	87 140	86 581	86 419	86 244	87 028,7
Акмолинская	7 937	7 855	7 819	7 854	7 853,5
Актюбинская	5 351	5 478	5 478	5 427	6 109,8
Алматинская	9 336	9 336	9 172	9 176	9 194,0
Атырауская	3 101	2 251	2 262	2 221	2 237,0
Западно-Казахстанская	4 700	4 718	4 719	4 631	4 733,5
Жамбылская	5 291	5 220	5 194	5 194	5 169,2
Карагандинская	8 722	8 722	8 722	8 722	8 731,5
Костанайская	7 927	7 927	7 874	7 873	7 873,8
Кызылординская	2 790	2 813	2 785	2 804	2 826,0
Мангистауская	2 408	2 409	2 421	2 421	2 476,0
Южно-Казахстанская	6 487	6 803	6 891	6 821	6 696,6
Павлодарская	4 910	4 870	4 869	4 870	4 858,8
Северо-Казахстанская	7 114	7 114	7 114	7 114	7 114,0
Восточно-Казахстанская	11 066	11 065	11 099	11 116	11 155,0

Источник: Комитет статистики МНЭ РК

Динамика протяженности автомобильных дорог с твердым покрытием общего пользования

Рисунок 19, км



Источник: Комитет статистики МНЭ РК

Аварийность на транспорте. ДТП на автомобильных дорогах

В настоящее время принята следующая классификация дорожно-транспортных происшествий: наезд на пешехода и велосипедиста, столкновение, опрокидывание, наезд на стоящее транспортное средство и на неподвижное препятствие.

Факторы, способствовавшие к возникновению дорожно-транспортного происшествия, объединены в следующие группы:

- водители (превышение скорости движения в опасных условиях, нарушение правил обгона, несоблюдение очередности проезда, неподача или неправильная подача сигналов, нарушение требований сигналов и другие);
- пешеходы (переход в неустановленном месте, ходьба вдоль проезжей части при наличии тротуара, переход перед близко идущим транспортным средством и другие);
- велосипедисты (несоблюдение очередности проезда, неподача или неправильная подача сигналов, внезапный выезд из ряда и другие);
- дорожные условия (неудовлетворительное состояние дороги и дорожных знаков, погодные условия и другие);
- техническое состояние транспортного средства (неисправность тормозной системы, рулевого управления, светосигнальных устройств и другие).

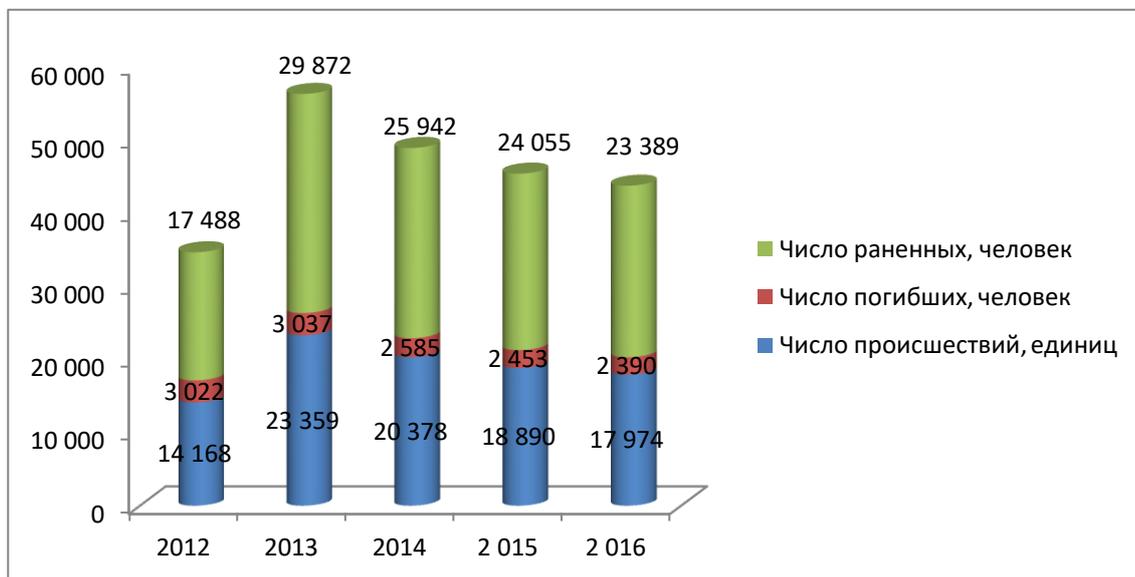
По материалам мировой статистики среди основных причин ДТП можно выделить следующие:

- неправильные действия человека;
- неудовлетворительное состояние дороги и несоответствие дорожных условий характеру движения;
- техническая неисправность автомобиля.

Статистика дорожно-транспортных происшествий в Казахстане производится в соответствии со сведениями отчета формы № ДТП-1 «О

лицах, пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях». Динамика числа происшествий имеет тенденцию к снижению. Однако в 2016 году количество происшествий в сравнении с 2012 годом увеличилось на 26,9 % (рисунок 20).

Рисунок 20



Источник: Комитет статистики МНЭ РК

Среди причин аварий на первом месте «превышение скорости» – 31,4 %, дальше следует «при проезде пешеходных переходов» – 11,5 % и на третьем месте – «выезд на встречную полосу» 5,2 % (таблица 18). В таблице 19 приведены данные по видам происшествий. Высокий процент ДТП происходит вследствие наезда на пешехода – 43,4 % и столкновения транспортных средств – 31,4 %.

Причины аварий на автомобильных дорогах

Таблица 18

	2013		2014		2015		2016	
	Всего	в % от общего числа ДТП	Всего	в % от общего числа ДТП	Всего	в % от общего числа ДТП	Всего	в % от общего числа ДТП
Число дорожно-транспортных происшествий - всего, единиц	23 359	100,0	20 378	100,0	18 890	100,0	17 974	100,0
в том числе по причине:								
превышение скорости	5 289	22,6	6 073	29,8	6 138	32,5	5 646	31,4
при проезде пешеходных переходов	2 207	9,4	2 012	9,9	1 685	8,9	2 075	11,5
выезд на полосу	1 700	7,3	1 381	6,8	1 211	6,4	927	5,2

встречного движения								
переход пешеходами проезжей части в неустановленном месте	1 475	6,3	1 029	5,0	773	4,1	667	3,7
вследствие управления транспортных средств в состоянии алкогольного и наркотического опьянения	-	-	-	-	-	-	412	2,3
другие	12 688	54,3	9 883	48,5	9 083	48,1	8 247	45,9

Источник: Комитет статистики МНЭ РК

Число дорожно-транспортных происшествий на автомобильных дорогах по видам

Таблица 19

	2013		2014		2015		2016	
	Всего	в % от общего числа ДТП	Всего	в % от общего числа ДТП	Всего	в % от общего числа ДТП	Всего	в % от общего числа ДТП
Число дорожно-транспортных происшествий - всего, единиц	23 359	100,0	20 378	100,0	18 890	100,0	17 974	100,0
в том числе:								
наезд на пешехода	10 381	44,4	9 099	44,7	8 175	43,3	7 801	43,4
столкновения транспортных средств	8 158	34,9	6 718	33,0	6 522	34,5	5 636	31,4
наезд на препятствие	1 057	4,5	923	4,5	916	4,8	734	4,1
вследствие опрокидывания	1 965	8,4	1 760	8,6	1 673	8,9	1 274	7,1
вследствие падения пассажира	654	2,8	525	2,6	589	3,1	599	3,3
наезд на стоящие транспортные средства	310	1,3	319	1,6	291	1,5	255	1,4
наезд на животных	91	0,4	71	0,3	104	0,6	115	0,6
наезд на велосипедистов	485	2,1	411	2,0	396	2,1	337	1,9
другие виды происшествий	258	1,1	552	2,7	224	1,2	1 223	6,8

Источник: Комитет статистики МНЭ РК

Анализ основных экономических показателей деятельности автомобильного транспорта за рассматриваемый период позволяет сделать следующие выводы:

На фоне роста объема перевозок грузов автомобильным транспортом наблюдается снижение объема международных перевозок грузов, а также транзитных перевозок;

По сведениям Комитета транспорта из общего количества АТС в Казахстане ежегодный технический осмотр проходит около 50 % АТС, свидетельствующее о неэффективности организации данного процесса, что в свою очередь негативным образом влияет на безопасность движения;

В первом полугодии 2017 года произошел рост стоимости проезда на городском автомобильном транспорте на 8,1 % в сравнении с аналогичным периодом 2016 года. Рост стоимости проезда произошел на фоне увеличения пассажирооборота и отсутствия субсидирования в семи регионах Казахстана;

Протяженность автомобильных дорог с твердым покрытием в 2016 году практически достигла уровня 2012 года за счет строительства новых дорог и реконструкции существующих, в рамках программы Нурлы-жол (до 2016 года протяженность дорог планомерно сокращалась);

Число ДТП в 2016 году снизилось на 23 % по отношению к уровню 2013 года, но по-прежнему остается высоким – 17 974 происшествия за 2016 год. Основная причина ДТП (более 31 %) – превышение скорости.

Анализ конкурентной среды автомобильной отрасли

Немаловажным катализатором развития международных перевозок автомобильным транспортом в Казахстане и, как следствие, использование транзитного потенциала является создание Евразийского экономического союза.

Согласно Протоколу о скоординированной (согласованной) транспортной политике Договора о Евразийском экономическом союзе, подписанного Главами Российской Федерации, Республики Казахстан и Республики Беларусь 29 мая 2014 года, государства-члены принимают согласованные меры по устранению препятствий (барьеров), влияющих на развитие услуг автомобильного транспорта в рамках Союза.

Кроме того, в целях либерализации автомобильных перевозок государства-члены Союза подписали Программу поэтапной либерализации выполнения перевозчиками, зарегистрированными на территории одного из государств – членов Евразийского экономического союза, автомобильных перевозок грузов между пунктами, расположенными на территории другого государства-члена Евразийского экономического союза.

Программа предусматривает либерализацию каботажных перевозок на всей территории Евразийского экономического союза, к которому в 2014 и 2015 году соответственно также присоединились Кыргызская Республика и Республика Армения.

Стоит отметить, что учитывая разные уровни развития автомобильных отраслей государств-членов Союза, Казахстан присоединяется к реализации Программы либерализации каботажных перевозок с 2025 года.

В этой связи, в условиях интеграции и либерализации рынка международных перевозок автомобильным транспортом существует риск того, что казахстанские перевозчики могут потерять прямые перевозки из Европы на Казахстан.

По экспертным оценкам преждевременное принятие каботажа снизит долю участия отечественных перевозчиков во внутреннем рынке до 35% и приведет к серьезному противоречию национального интереса Казахстана:

Вместе с тем, наряду с рисками существуют и потенциальные преимущества как евразийской интеграции в целом, так и либерализации автомобильных перевозок в рамках Союза в частности.

В этом контексте стоит отметить, что совокупный рынок государств-членов Евразийского экономического составляет более 179 млн. человек с оборотом внешней торговли в 932,9 млрд. долларов США. В условиях процессов региональной и мировой интеграции объемы перевозок

автомобильным транспортом имеют тенденцию роста, что, в свою очередь, предоставляет огромные возможности перевозчикам при использовании транзитного потенциала.

В области интеграции в сфере транспорта уже достигнуты следующие результаты: с 1 июля 2011 года транспортный (автомобильный) контроль осуществляется на внешней границе, что упростило перемещение автотранспортных средств и сроки перевозки. С 1 января 2015 года в соответствии с Договором перевозчики, зарегистрированные на территории государств-членов ЕАЭС, осуществляют международные автомобильные перевозки грузов (двусторонние, транзитные, между другими государствами-членами) на безразрешительной основе.

В этой связи особое значение имеет нормативно-правовая база ЕАЭС, а также принимаемые программы развития отрасли.

Одним из ярких примеров развития интеграции в транспортной отрасли является Программа либерализации каботажных перевозок.

Основная цель Программы либерализации каботажных перевозок - формирование общего рынка автотранспортных услуг в рамках ЕАЭС и облегчение доступа перевозчикам государств-членов к оказанию услуг грузового автомобильного транспорта на всей территории Союза независимо от гражданства и государства регистрации».

Программа будет осуществляться в 4 этапа. Казахстан присоединяется к ней на 4 этапе. При этом Казахстан рассматривает возможность своего участия в Программе на более ранних этапах либерализации.

На первом этапе перевозчику предполагается разрешить осуществлять одну каботажную перевозку в год на согласованных приграничных территориях. В последующем будет увеличиваться как количество перевозок, так и перечень согласованных территорий.

В результате реализации Программы поэтапной либерализации выполнения перевозчиками, зарегистрированными на территории одного из государств – членов Союза, автомобильных перевозок грузов между пунктами, расположенными на территории другого государства – члена Союза, в 2016-2025 гг. ожидается сокращение транспортных издержек потребителей, снижение доли и протяженности порожних пробегов, а также создание условий для конкуренции на рынке автотранспортных услуг Союза.

Анализ сильных и слабых сторон отрасли (SWOT-анализ)

SWOT-анализ является одним из эффективных инструментов анализа текущей ситуации и служит основой для разработки стратегических направлений развития. При этом сильные и слабые стороны отражают состояние внутренней среды отрасли, на которые транспортные компании – участники рынка, могут повлиять, а возможности и угрозы находятся вне зоны контроля и характеризуют общее положение в стране и мире (внешней среде).

Таблица 20

Сильные стороны	Слабые стороны
<p>Развитая сеть автомобильных дорог</p> <p>Транзит между Европой и Азией через Казахстан</p> <p>Безразрешительная система в рамках ЕАЭС</p> <p>Реализация крупных инфраструктурных проектов в сфере транспортной логистики</p>	<p>Плохое или очень плохое состояние части сети автомобильных дорог</p> <p>Неудовлетворительное содержание дорог</p> <p>Парк грузовых автомобилей, не адаптированных к европейским стандартам качества и безопасности</p> <p>Проблемы с транзитом товаров на внешней границе ЕАЭС</p> <p>Низкая организация системы общественного транспорта, низкий уровень качества оказываемых услуг, слабое местное управление созданием последовательной и интегрированной транспортной структуры</p>
Возможности	Угрозы
<p>Существование потенциального внутреннего рынка автотранспортного сектора, возможности развития коммерческих транспортных</p>	<p>Разрешение на осуществление каботажных перевозок в рамках ЕАЭС с 2025 года на территории Казахстана</p>

<p>компаний</p> <p>Существование большого потенциального рынка перевозок на дальние расстояния, поддерживаемого экономикой, ориентированной на торговлю</p> <p>Строительство внешней и внутренней терминальной сети</p>	
---	--

Проведенный анализ сильных и слабых сторон автомобильной отрасли РК, а также угроз и возможностей, позволяет сделать следующие выводы:

Основным слабым местом автомобильной отрасли РК является парк автотранспортных средств, не отвечающий европейским стандартам. Данный аспект в совокупности с угрозой в виде разрешения на осуществление каботажных перевозок с 2025 года на территории Казахстана перевозчикам ЕАЭС, может привести к снижению доли отечественных перевозчиков на рынке автомобильных перевозок грузов.

Принимая во внимание сильные стороны и возможности, открывающиеся перед транспортными компаниями Казахстана в связи с реализацией ряда инфраструктурных проектов, в ближайшей перспективе необходимо сделать упор на укрепление позиций отечественных транспортных компаний и увеличении парка АТС, предназначенных для международных перевозок грузов.

Также хотелось бы отметить, что на фоне роста перевозок грузов в целом по республике, международные перевозки грузов (без учета объемов по ЕАЭС) в последние годы демонстрируют существенный спад. Согласно данным Комитета транспорта МИР РК падение составило в 2014 году - 8,5 %, в 2015 -25,9 % и в 2016 - 23,8 %.

Основным фактором снижения международных перевозок грузов, на наш взгляд, является «санкционная» политика, последствием которой стал тотальный контроль со стороны таможенных органов на внешнем периметре границ ЕАЭС с российской стороны.

Казахстан в силу своего географического положения зависит от транзита по территории РФ, ввиду того, что это наиболее оптимальный путь доставки товаров в Казахстан из стран Европейского союза. Налаженные схемы доставки товаров и сложившиеся не за один год маршруты до недавнего времени работали бесперебойно и позволяли предпринимателям на всех уровнях от импортера до перевозчика планировать бизнес-процессы и выстраивать эффективные цепочки поставок. Но с 2014 года маршруты доставки грузов из Европы в Казахстан, а с конца 2015 года и из Украины претерпели серьезные изменения.

Безусловно, все эти факторы в совокупности наложили серьезный отпечаток на внешнеэкономическую деятельность казахстанских предпринимателей и на конечную стоимость как услуг по перевозке грузов, так и товаров, доставляемых в Казахстан из Европы и Украины. В совокупности все внешние и внутренние факторы отразились на доходах и объемах перевозок автомобильным транспортом, подтверждением чему и являются приведенные выше цифры официальной статистики.

Железнодорожный транспорт

В 2002 году на базе РГП «Қазақстан темір жолы» было создано закрытое акционерное общество «Национальная компания «Қазақстан темір жолы» со 100 %-ным государственным пакетом акций. Во владение и пользование ЗАО «НК «КТЖ» была передана магистральная железнодорожная сеть.

В 2004 году ЗАО «НК «КТЖ» было преобразовано в акционерное общество «Национальная компания «Қазақстан темір жолы» и принята Программа реструктуризации железнодорожного транспорта РК, направленная на развитие конкуренции в отрасли и привлечение частных инвестиций.

В этот период экономика Казахстана начала восстанавливаться, объемы перевозок грузов и пассажиров железнодорожным транспортом стали увеличиваться. После получения независимости Казахстану необходимо было создание национальной оптимальной сети железных дорог, так как некоторые регионы и области были отрезаны друг от друга, и транспортная связь между ними осуществлялась по участкам соседнего государства.

Новые железнодорожные линии требовались также для развития экспортного и транзитного потенциала страны. Благодаря государственной поддержке АО «НК «КТЖ» было проложено 1700 км новых железнодорожных линий, обеспечивших кратчайшие среди других альтернатив пути транспортировки грузов по трансказахстанским маршрутам в направлениях «Запад-Восток» и «Север-Юг».

По эксплуатационной длине железных дорог республика занимает 3-е место в СНГ, уступая России и Украине. Железнодорожные пути связывают Казахстан с такими странами как: Россия (восемь), Кыргызстан (одна), Узбекистан (две), Китай (две). В железнодорожной системе Казахстана функционирует 3000 локомотивов, более ста тридцати тысяч товарных и 2300 пассажирских вагонов, 42 локомотивных депо, а также 2 завода по ремонту вагонов. Акционерная железнодорожная компания «Қазақстан темір жолы» является основным национальным оператором. Железные дороги Казахстана предоставляют выход товарам на международные рынки (через ст. Дружба (занимает особое место в системе транспортно-коммуникационного комплекса страны) и Хоргос — в Китай, Северную и Южную Корею; ст. Чингельды — в Узбекистан, Туркменистан и ст. Серахс — в Иран и к портам Персидского залива, далее через Турцию — на Черное море и Средиземноморье, через Россию — в страны Балтии, в Украину, на Кавказ, в Европу и к Тихому океану), тем самым повышают транзитно-транспортный потенциал республики. Национальный перевозчик АО «НК «Қазақстан темір жолы» стремится обеспечить достаточно высокий уровень работы коридоров и повысить объем трансконтинентального транзита. Для расширения связей между Востоком и Западом необходима организация трансконтинентальных и субрегиональных коридоров через территорию Казахстана, которая способна стать одним из ключевых элементов Трансазиатской железнодорожной магистрали. Железнодорожный путь

«Узень-Берекет-Горган» как в северном, так и в южном направлении позволит увеличить объемы экспортных поставок казахстанской продукции в регион Ирана, а также стран Персидского залива. Эта железная дорога имеет особую исключительную инфраструктурную составляющую, которая обеспечит рост торговых отношений именно в этом регионе.

Ввод в эксплуатацию в 2012 году железнодорожной линии «Жетыген-Алтынколь» (Хоргос) обеспечил второй железнодорожный переход между Казахстаном и Китаем, который открывает перспективы для транзита грузов через Казахстан в Китай и обратно. Протяженность казахстанского участка этой линии - 293 километра. Новая линия на 550 км сократила расстояние от КНР до южных регионов Казахстана и стран Центральной Азии.

В 2013 году руководителями АО «Национальная компания «Қазақстан темір жолы», ЗАО «Азербайджанские железные дороги», АО «Грузинская железная дорога» было подписано Соглашение об учреждении Координационного комитета по развитию Транскаспийского международного транспортного маршрута Казахстан – Азербайджан – Грузия. В результате была утверждена технология взаимодействия между транспортными компаниями по пропуску контейнерных поездов сообщением Китай – Казахстан – Азербайджан – Грузия – Турция с использованием железнодорожной линии, мощностей морского порта Актау, а также железнодорожной линии Ахалкалаки-Карс в прямом международном железнодорожно-паромном сообщении.

В 2014 году главы Казахстана, Туркменистана и Ирана открыли движение по международному транспортному коридору «Узень — Берекет — Горган», казахстанский участок которого был введен в эксплуатацию в 2012 году. Этот коридор значительно сократил путь из Китая и стран Азиатско-Тихоокеанского региона в Иран и страны Персидского залива. В том же году в центре страны введены в эксплуатацию два новых железнодорожных участка «Жезказган — Бейнеу» и «Аркалык — Шубарколь». Ввод новых линий обеспечил внутренние коммуникации между регионами, рост транзитного и экспортного потенциала Казахстана, а также придал импульс развитию регионов. Вдоль новых железнодорожных линий возникли новые станции, возведена необходимая социальная инфраструктура, построены новые дома и социальные объекты.

АО «НК «КТЖ» из железнодорожной компании преобразовано в транспортно-логистический холдинг с задачей развития транзитного потенциала Казахстана и глобальной инфраструктурной интеграции. АО «НК «КТЖ» осуществляет железнодорожные и морские перевозки, оказывает услуги транспортно-логистических центров, а также морской портовой, аэропортовой и автодорожной инфраструктуры. Компания реализует инфраструктурные проекты в рамках государственной программы «Нұрлы жол», участвует в реализации Плана нации «100 конкретных шагов», продолжает модернизировать транспортные активы, наращивает сухогрузный и паромный флот, участвует в институциональном развитии

международных транспортных коридоров и устранении нефизических барьеров при осуществлении перевозок.

В рамках реструктуризации отрасли продолжились работы по дальнейшему развитию пограничного перехода «Дружба - Алашанькоу» на казахстанско-китайской границе, который является одним из важнейших с точки зрения международного транзита. Сегодня это ключевое звено Транс-азиатской железной дороги. Расширение и реконструкция инфраструктуры, применение новых технических средств, совершенствование технологического процесса позволило увеличить провозную способность на данном участке.

В рамках реализации Стратегии были рассмотрены и реализованы следующие инфраструктурные проекты по строительству новых железнодорожных линий:

– Участок Бейнеу - ст. Шалкар, который сократит протяженность маршрута следования поездов в сообщении с западным регионом и азиатскими странами через морской порт Актау в среднем на 530 км.

– Участок Хоргос - Сарыозек, который значительно сокращает дальность железнодорожных перевозок от порта Актау до Китая по сравнению с существующим маршрутом, а с реализацией проекта строительства железнодорожной линии Шалкар-Бейнеу протяженность маршрута Цзинхэ-Актау сокращается с 3920 км до 3222 км.

– Участок Жезказган - ст. Саксаульская, который обеспечит более короткий выход из центральных областей Казахстана в порт Актау.

Для более эффективной транспортировки казахстанских грузов к Каспийскому морю и снятия чрезмерной нагрузки с Актауского морского порта будет осуществлено строительство новых железных дорог Мангышлак-Баутино и Ералиево - Курык.

В настоящее время на долю железнодорожного транспорта приходится 7 % от всего объема перевезенных в стране грузов. Для сравнения: в 2016 году по железной дороге было перевезено 244,2 млн. тонн грузов, в то время как суммарный объем перевезенных всеми видами транспорта грузов в стране составил 3 634,7 млн. тонн. Грузооборот железнодорожного транспорта в 2016 году превысил 188 млрд. тонно-км, а его доля в суммарном грузообороте (выполненном всеми видами транспорта) достигла 36,3 %.

В структуре перевозок железнодорожного транспорта преобладают перевозки во внутреннем сообщении, на долю которых приходится 59 % суммарного объема перевозок. Около 30 % перевозок составляют экспортные отправки. Импортные и транзитные перевозки совокупно занимают не более 10 % от суммарного объема перевозок грузов. При этом транзитные перевозки имеют устойчивую долю, не превышающую 5,5 % от суммарного

показателя. Это может служить явным индикатором крайне низкой реализации транзитного потенциала казахстанской сети магистрального железнодорожного транспорта.

Текущее состояние рынка грузовых железнодорожных перевозок в РК во многом формируется под влиянием общих для казахстанской экономики кризисных тенденций. В частности, фактические объемы погрузки на железнодорожном транспорте начиная с 2013 года характеризуются падающей тенденцией. В 2016 году показатель «перевозки грузов» снизился на 17 % по отношению к уровню, достигнутому в 2012 году.

Единственным перевозчиком грузов в секторе является АО «НК «КТЖ». При этом для осуществления перевозок АО «НК «КТЖ» использовал подвижной состав АО «Локомотив», АО «Қазтеміртранс», инвентарные вагоны других железнодорожных администраций и частный парк вагонов операторских компаний. Уровень износа основных средств железнодорожного транспорта по итогам 2015 года снижен до 55 % (2013 г. – 63 %; 2014 г. – 56,2 %).

Согласно Стратегическому плану Министерства инвестиций и развития РК на 2014–2018 годы, в железнодорожной сфере запланировано строительство вторых путей на участке Алматы – Шу, и ввод в постоянную эксплуатацию железнодорожной линии Боржакты – Ерсай.

В 2017 году вводится постоянный ввод в эксплуатацию железной дороги Бейнеу – Жезказган, которая сократит расстояние от станции Достык до морского порта Актау на 1200 км. Проект способствует повышению привлекательности транспортных коридоров Казахстана.

Реализация проектов строительства в отрасли предполагает развитие оптимальной сети транспортно-логистических центров и сокращение расстояния и времени доставки между наиболее загруженными участками железной дороги.

Обзор сферы железнодорожных перевозок демонстрирует итоги структурных реформ на национальной железной дороге. Все реформаторские действия были обоснованы требованиями и вызовами рынка, и основывались на зарубежном опыте. Вместе с тем, механизм отлаженного функционирования рынка естественной монополии - услуги железнодорожной инфраструктуры и конкурентного рынка - услуги по перевозке пассажиров и грузов пока не разработан. «Правильная» модель функционирования рынка железнодорожных услуг в Казахстане все еще в стадии разработки.

Текущее состояние железнодорожного транспорта

Железнодорожная сеть Казахстана имеет общую протяженность в 16 104 км, в том числе 4787 км (33,7 %) приходится на двухколейные пути и 4,136,6 км (29 %) – на электрифицированные пути. Динамика изменения длины железнодорожных путей за последние 5 лет демонстрирует рост на 5 % или на 763 км (рисунок 21).

Эксплуатационная длина железнодорожных путей общего пользования

Рисунок 21, км



Источник: Комитета статистики МНЭ РК

За период с 1998 по 2016 гг. построено порядка 2 500 км новых железнодорожных линий и сформирована оптимальная конфигурация железнодорожной сети. Проекты по строительству новых железнодорожных линий, реализованные за данный период, приведены в таблице 21.

Таблица 21

Проекты	Сроки реализации
Аксу - Дегелен (187 км)	1998-2001
Хромтау - Алтынсарино (404 км)	2002-2005
Шар - Усть-Каменогорск (153 км)	2005-2008
Узень - Болашак (146 км)	2009-2012
Хоргос - Жетыген (293 км)	2009-2012
Аркалык - Шубарколь (214 км)	2012-2014
Жезказган - Бейнеу (1 046 км)	2012-2014
Боржакты - Ерсай (16,6 км)	2016
Алматы- Шу (2-я очередь 112,3 км)	2015-2017

Источник: АО «НК «КТЖ»

Железнодорожная сеть включает 600 станций, большинство из которых обслуживают грузоперевозки. Однако обработку контейнерных грузов осуществляет только ограниченное число станций.

Структура парка вагонов за анализируемый период демонстрирует снижение количества подвижного состава железнодорожного транспорта. В 2016 году количество грузовых вагонов, принадлежащих железной дороге уменьшилось на 4,3 % в сравнении с 2015 годом. Количество вагонов, принадлежащих частным компаниям, уменьшилось на 0,5 % в 2016 году относительно 2015г. (таблица 22). Структуры грузового вагонного парка частных операторов и АО «НК «КТЖ», показанные на рисунках 22 и 23 позволяют наглядно увидеть какие вагоны преобладают в частном парке, и какие в национальном.

Подвижной состав железнодорожного транспорта

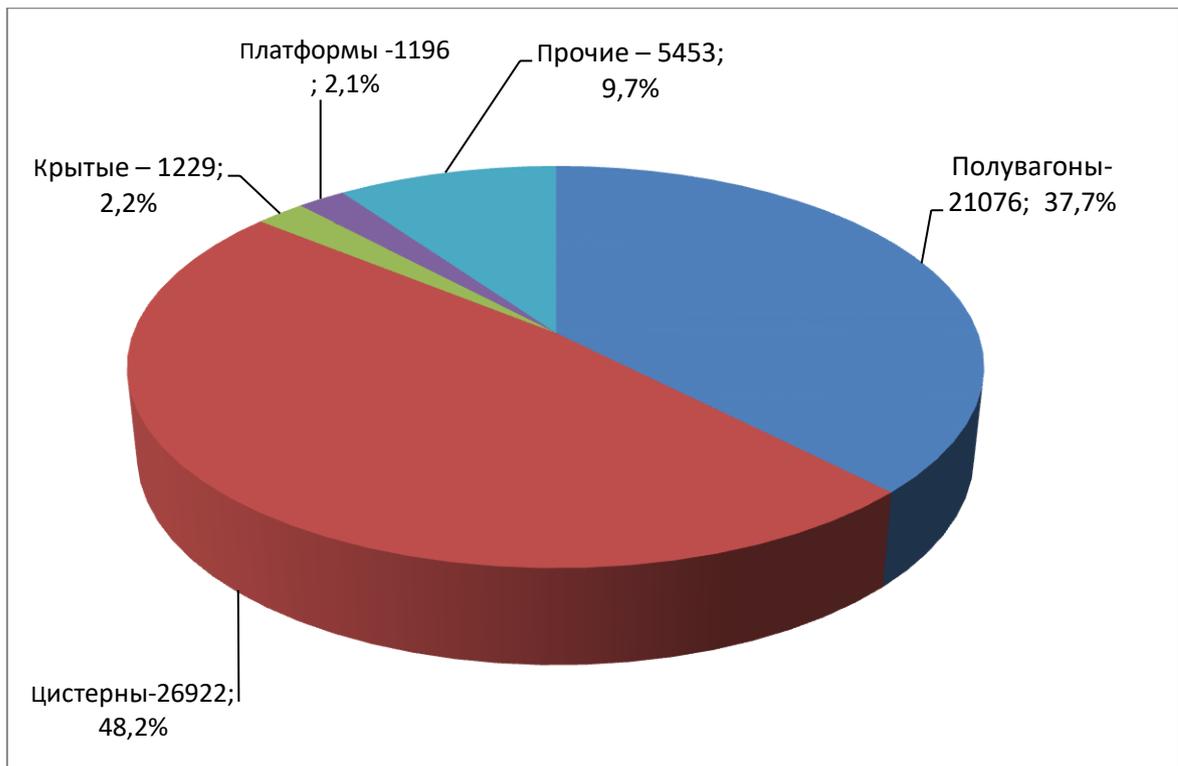
Таблица 22, ед.

	2012	2013	2014	2015	2016
Локомотивы - всего	1 865,5	1 896,5	1 892,5	1 803,5	1 725,0
в том числе:					
паровозы	-	-	-	-	-
электровозы	552	563	577	549,5	539,0
тепловозы	1 313,5	1 333,5	1 315,5	1 254,0	1 186,0
Автомотрисы - всего	323	327	315	307	287
Пассажирские вагоны	2 302	2 217	2 214	2 590	2 860
Багажные вагоны	55	2 9	29	28	28
Грузовые вагоны, принадлежащие железной дороге - всего	66 503	65 803	60 940	59 025	56 504
в том числе:					
крытые вагоны	10 145	9 801	9 051	8 806	8 415
полувагоны	32 413	32 329	30 982	30 797	30 146
вагоны – платформы	3 992	3 725	3 360	3 000	2 280
цистерны	6 634	6 492	5 769	5 657	5 438
прочие вагоны	13 319	13 453	11 775	10 762	10 224
Вагоны, принадлежащие частным компаниям и предприятиям	61 192	63 477	71 351	73 177	72 848

Источник: Комитет статистики МНЭ РК

Грузовой вагонный парк частных операторов

Рисунок 22



Источник: Комитет статистики МНЭ РК

Грузовой вагонный парк АО «НК «ҚТЖ»

Рисунок 23



Источник: Комитет статистики МНЭ РК

В рамках создания отечественного транспортного машиностроения завершены строительство заводов по выпуску магистральных тепловозов, грузовых вагонов, пассажирских вагонов «Тальго» и завода по производству современных электровозов по технологии компании «Альстом». Реализован проект по модернизации цеха вагонного литья на базе АО «Востокмашзавод», открыт цех по сборке маневровых тепловозов на базе

Шуского локомотиворемонтного завода. Завершено строительство рельсобалочного завода в г. Актобе.

В стране осуществляются мероприятия по реформированию железнодорожной отрасли, которые направлены на повышение эффективности и качества услуг путём либерализации и вовлечения частной инициативы и инвестиций.

В ходе проведения реформ были:

1) выделены непрофильные виды хозяйственной деятельности и социально-бытовые активы, такие как школы и больницы, и переданы местным органам власти;

2) выделены в конкурентный сектор ремонтные предприятия;

3) осуществлено организационное и финансовое разделение пассажирских и грузовых перевозок;

4) начато государственное субсидирование пассажирских перевозок;

5) созданы условия для развития рынка операторов вагонов.

В целях достижения единых принципов эксплуатации вагонов и равных условий осуществления деятельности с частными операторами вагонов проведена работа по переводу инвентарного парка грузовых вагонов в частный, а также выведению вагонной составляющей за перевозку грузов из-под государственного регулирования.

Сегодняшний рынок операторских услуг представлен большим перечнем как казахстанских участников, так и операторов других стран. При этом значительную долю перевозок начинают занимать крупные российские операторы вагонов.

Официальное вступление Казахстана во Всемирную торговую организацию и членство в ЕАЭС диктует новые условия функционирования казахстанской экономики. Казахский рынок с каждым годом все больше открывается для иностранных компаний в соответствии с условиями ВТО и ЕАЭС. Уже сегодня рынок железнодорожных перевозок предоставляет выбор услуг операторов и экспедиторов, немалую долю из которых составляют российские крупные компании.

В железнодорожной отрасли параллельными курсами идут два процесса: приватизация государственной собственности и реструктуризация по видам деятельности. Все это обосновывается требованиями улучшения инвестиционной привлекательности национальных железных дорог для отечественных и иностранных инвесторов. Реструктуризация отрасли послужила толчком для разгосударствления и приватизации.

Ярким примером развития конкуренции на рынке железнодорожных перевозок Казахстана является деятельность российской компании - ОАО «Первая грузовая компания». В 2007 году было создано ОАО «Первая грузовая компания» - ПГК, которой из инвентарного парка ОАО РЖД было выделено более 200 тыс. грузовых вагонов. Сегодня ПГК принадлежит 17 % всего вагонного парка России. В настоящее время ПГК активно развивает

свою деятельность на территории Казахстана – в 2015 году был открыт филиал ПГК в Астане.

Анализ государственного отраслевого регулирования

Основные законы, регулирующие железнодорожный транспорт в РК

1. О железнодорожном транспорте Закон Республики Казахстан от 8 декабря 2001 года № 266.
2. О подписании соглашения между Республикой Казахстан и Кыргызской Республикой о применении порядка регулирования доступа к услугам железнодорожного транспорта, включая основы тарифной политики;
3. О ратификации протокола о внесении изменений в соглашение между правительством Республики Казахстан и правительством Российской Федерации об особенностях правового регулирования деятельности предприятий, учреждений и организаций железнодорожного транспорта
4. Об утверждении перечня станционных путей магистральной железнодорожной сети
5. О естественных монополиях и регулируемых рынках

Основные приказы, регулирующие деятельность на железнодорожном транспорте

- 1) Правила безопасности на железнодорожном транспорте, утвержденные приказом и.о. Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан № 334 от 26 марта 2015 года;
- 2) Об утверждении перечня магистральных путей, входящих в магистральную железнодорожную сеть
- 3) Об утверждении правил пользования магистральной железнодорожной сетью
- 4) Об утверждении правил технической эксплуатации железнодорожного транспорта
- 5) Об утверждении правил технической эксплуатации железнодорожного транспорта
- 6) Об утверждении методики определения класса железнодорожных вокзалов
- 7) Об утверждении правил предоставления услуг экспедитора
- 8) Об утверждении правил государственной регистрации подвижного состава и его залога

Контрольно–надзорная деятельность в сфере железнодорожного транспорта

Таблица 23

п/п	Показатели	2015 год	2016 год	Август 2016 года	Август 2017 года
1.	Количество проверенных хоз.субъектов	227	325	117	512

2.	Количество выявленных нарушений	5118	12603	130	22 220
3.	Количество проверенных пассажирских поездов	283	253	112	538
4.	Выявлено безбилетных пассажиров	529	775	294	957
5.	Выявлено провоз неоформленного багажа (тн.)	3,3	2,1	311 кг.	630 кг.
6.	Приостановлена эксплуатация ж.д. подвижного состава	354	2062	10	361
7.	Приостановлена эксплуатация ж.д. путей и стрелочных переводов	316	1168	4	791
8.	Взыскано штрафов (тенге)	19 282 847	45 081 909	24 526 217	32 706 588
9.	Зарегистрировано ж.д. подвижного состава (ед.)	189 594	190 502	199 367	201 825
10.	Сходы в организованном поезде	21	21	5	26
1)	Излом боковой рамы	4	3	1	8
2)	Излом оси, шейки колеса	3	1	0	2
3)	Нарушения технологии ремонта содержания верхнего строения пути	5	8	1	7
4)	Нарушения работника сигнализации и связи	1	0	0	1
5)	Нарушения работника движения поездов	0	1	0	0
6)	Нарушение работников путевого хозяйства	0	0	0	2
7)	Нарушения технологии ремонта подвижного состава	8	4	2	3
8)	Нарушения работников локомотивной бригады	0	2	1	2
9)	Нарушение водителя АТС	0	1	0	0
10)	Нарушение из-за выпаса скота	0	1	0	0
11)	Наезд на посторонний предмет	0	0	0	1
11.	Крушение	2	5	2	4
1)	Излом боковой рамы	0	0	0	1
2)	Нарушения технологии ремонта содержания верхнего строения пути	2	2	2	1
3)	Нарушения технологии ремонта подвижного состава	0	3	0	1
4)	Нарушения со стороны машиниста	0	0	0	1
5)	Нарушения работника движения поездов	0	0	0	0
12.	Авария	0	1	0	0
1)	Нарушения технологии ремонта содержания верхнего строения пути	0	1	0	0
2)	Нарушения работника движения поездов и машиниста при маневровых работах	0	0	0	0

13.	Особый случай брака (сходы)	77 (21)	56(21)	20(5)	-
14.	Брак в работе	166	279	75	-
15.	Затруднение в работе	233	281	64	-
16.	Прочий	295	236	87	-
17.	Событие	-	-	-	139
18.	Инцидент	-	-	-	338
	Всего нарушений безопасности движения	773	858	248	481

Источник: Комитет транспорта МИР РК

Существует специфика государственного отраслевого регулирования железных дорог, связанная с международными договорами и членством Казахстана в Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД).

Основными документами, принятыми членами ОСЖД, для осуществления пассажирских и грузовых перевозок в международном сообщении, являются:

- Соглашение о перевозке пассажиров и багажа по железным дорогам в прямом международном сообщении (МПС) и Служебной инструкции к Соглашению;

- Соглашение о перевозке грузов по железным дорогам в прямом международном сообщении (МГС) и Служебной инструкции к Соглашению;

- Тариф на перевозку пассажиров, багажа и товаробагажа по железным дорогам в прямом международном сообщении;

- Единый транзитный тариф за перевозку грузов через страны, железные дороги которых участвуют в Соглашении о перевозке грузов по железным дорогам в прямом международном сообщении;

- Правила взаимного пользования вагонами в международном сообщении (ППВ);

- Правила о расчётах к Соглашениям МПС и МГС.

Кроме того, в рамках ЕАЭС разрабатывается ряд документов, регулирующих деятельность в сфере железнодорожных перевозок в условиях функционирования единого транспортного пространства. Также, 25 октября 2017 года решением Евразийского Межправительственного Совета №3 был утвержден План мероприятий по реализации Основных направлений и этапов реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики государств-членов ЕАЭС на 2018-2020 годы.

Таким образом, деятельность железнодорожного транспорта регулируется не только со стороны государства внутренними нормативными документами, но и международными актами, в рамках обязательств, принятых Казахстаном при вступлении в международные организации.

Анализ динамики основных экономических показателей развития с 2012 по 2016 гг

Железная дорога - индикатор восстановления реального сектора экономики. Так, за семь месяцев 2017г. объем грузовых перевозок по железной дороге вырос на 14 % (таблица 24) .

Национальный оператор АО «КТЖ-Грузовые перевозки» за семь месяцев 2017 года нарастил грузооборот на 14 %, по отношению к аналогичному периоду 2016 года.

Динамика перевозок грузов во всех видах сообщений за январь-июль 2016-2017 гг.

Таблица 24, тыс.тонн

Сообщение	7 мес. 2016	7 мес.2017	в % к 7 мес.2016
Республиканское	78 052	89 055	114%
Экспортное	39 757	44 701	112%
Погрузка	117 809	133 756	114%
Импортное	8 211	10 090	123%
Транзитное	7 395	7 994	108%
Итого	133 416	151 840	114%
Порожний пробег	47 924	63 304	132%
Всего	181 340	215 144	119%

Источник: АО «НК «КТЖ»

Всего за 7 месяцев 2017г по железной дороге перевезли 215,1 млн. тонн грузов, против 181,3 млн. тонн годом ранее, рост на 19 % к аналогичному периоду прошлого года.

АО «КТЖ-Грузовые перевозки» с января по июль 2017г. увеличил погрузки по всем основным номенклатурным грузам на 14,4 %. Так, в сравнении с 2016 годом зерна погружено на 15 % выше плана (по заявкам), муки - на 12 %. Основной объем погрузки зерновых пришелся в направлении стран Центрально-Азиатского региона – 58 % от общего количества, России - 16%, Ирана – 11 %. Основная доля погрузки муки (90 %) сосредоточена в направлении стран Центральной Азии (таблица 25, рисунок 24).

Таблица 25, тыс.тонн

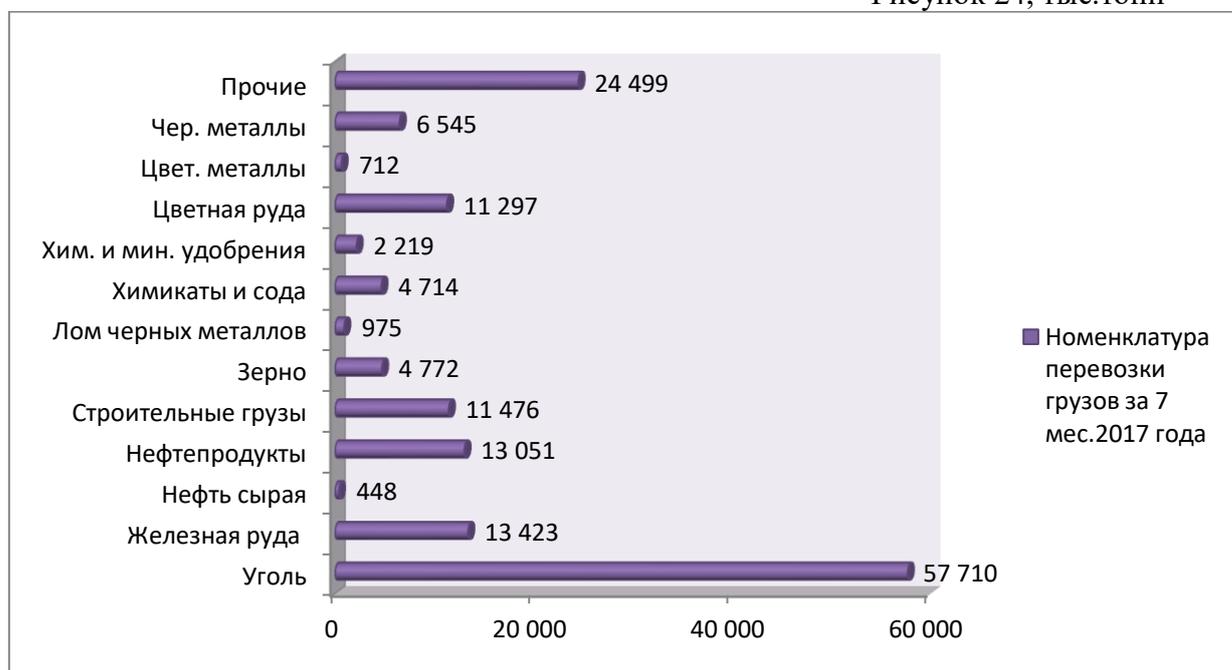
Номенклатура	7 мес.2016	7 мес. 2017	в % к 7 мес.2016
Уголь	48 531	57 710	119%
Железная руда	11 882	13 423	113%
Нефть сырая	540	448	83%
Нефтепродукты	12 341	13 051	106%
Строительные грузы	9 272	11 476	124%
Зерно	5 046	4 772	95%
Лом черных металлов	838	975	116%

Химикаты и сода	4 287	4 714	110%
Хим. и мин. удобрения	1 662	2 219	134%
Цветная руда	9 802	11 297	115%
Цвет. металлы	667	712	107%
Чер. металлы	5 516	6 545	119%
Прочие	23 033	24 499	106%
Итого	133 416	151 840	114%

Источник: АО «НК «КТЖ»

На увеличение объемов грузоперевозок также повлиял рост погрузки химикатов и минеральных удобрений (+34 % к прошлому году), цветной руды (+15 %), строительных грузов (+24 %), нефтепродуктов (+6 %).

Рисунок 24, тыс. тонн



Источник: АО «НК «КТЖ»

Показатели ж/д-перевозок всецело отражают выход реального сектора из кризиса прошлых лет. Так, в сложный период 2015-2016 годов в промышленности наблюдался спад реальных объемов выпуска продукции на 1-2 % в год, однако всплеск активности в текущем году перебил негативный тренд.

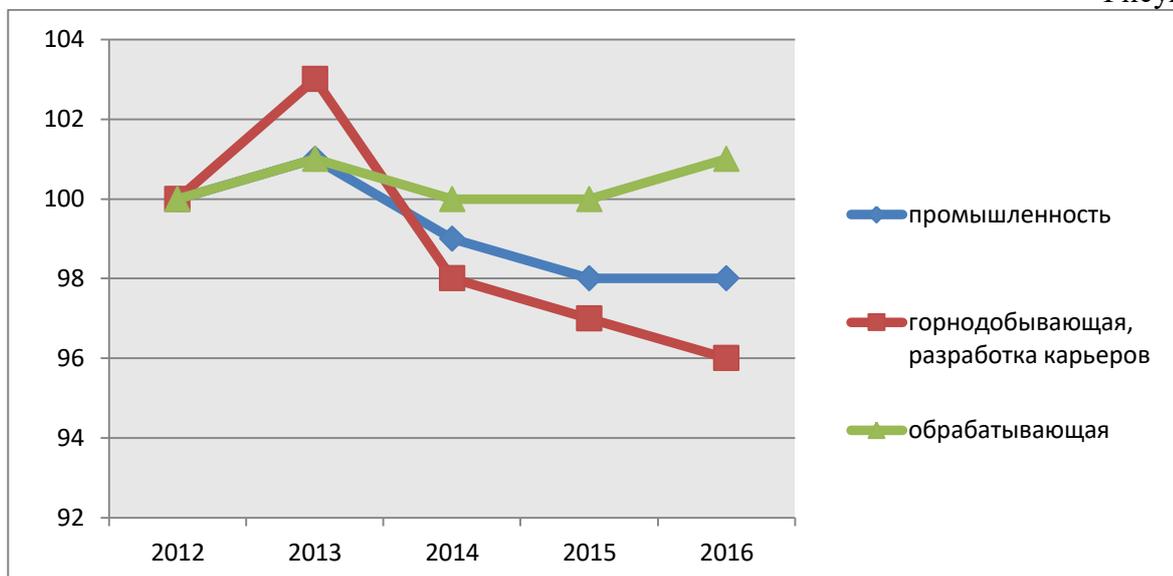
По итогам первого полугодия 2017 года промышленные объемы выросли в стоимостном выражении - на 24,8 %, в физическом - на 7,8 % к аналогичному периоду 2016. В частности, на 9,4 % вырос выпуск продукции горнодобывающего сектора, на 6,5 % - обрабатывающего (рисунок 25).

В натуральном выражении значительно увеличилось производство каменного угля (+16,9 %), железной руды (+17,6 %), медной руды (+40,1 %). В перерабатывающей сфере на подъеме металлургия (сталь +9,5 %, медь +4,7

%), химпром (фосфорные удобрения +65,4 %, азотные +6,4 %), пищепром (рис +4,2 %, мука +1,1 %), и т.д.

Индексы физического объема промышленного производства в %

Рисунок 25

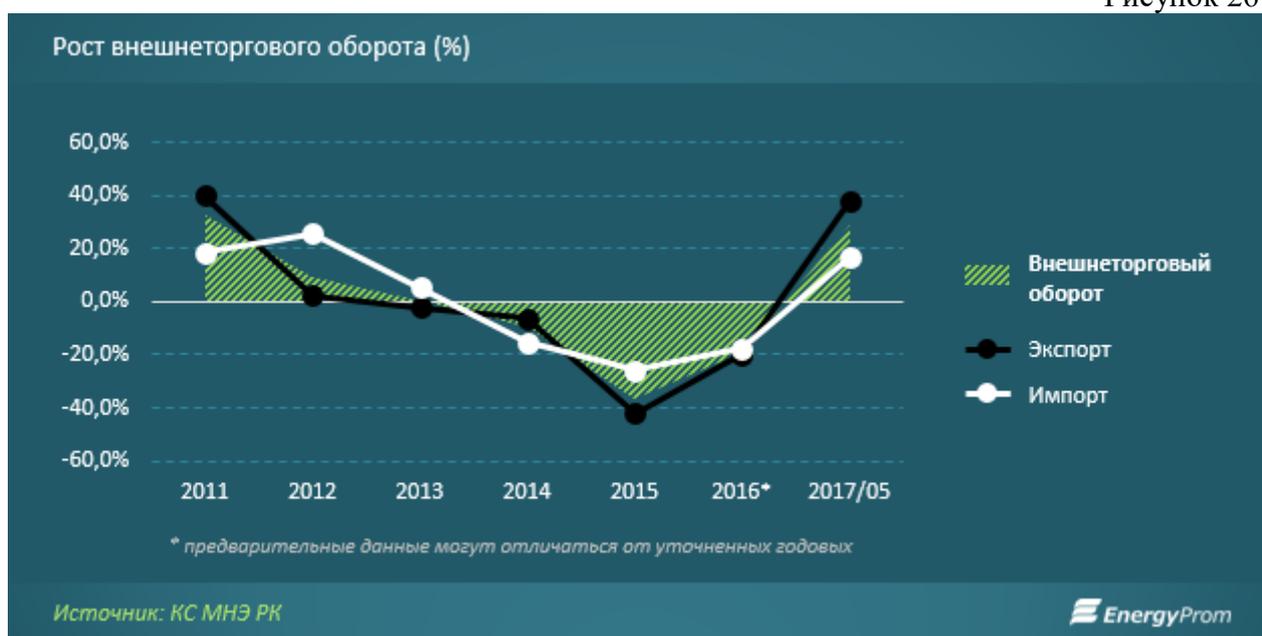


Источник: Комитет статистики МНЭ РК

Росту производства сопутствует и рост внешней торговли. Так, после значительного сокращения импортно-экспортных объемов в 2014-2016 годах, показатели текущего года бьют рекорды. За 5 месяцев 2017 внешнеторговый оборот показал годовой рост сразу на 29,2 %. На 16,7 % вырос импорт, сразу на 37,6 % - экспорт (рисунок 26).

В рамках таможенного союза показатели еще выше: торговый оборот РК с ЕАЭС вырос на рекордные 34,9 %, экспорт - на 34,4 %, импорт - на 35,1.

Рисунок 26



Источник: КС МНЭ РК

EnergyProm

На фоне форсирования импортно-экспортных отношений АО «КТЖ-Грузовые перевозки» делает упор на развитие транзитных перевозок. По данным нацоператора, основной их рост отмечается в направлении Ченду - Достык - Лодзь. За семь месяцев 2017 года АО «КТЖ-Грузовые перевозки» обеспечило рост перевозок грузов в контейнерах транзитом через территорию Казахстана в направлении «КНР - Европа» - в 1,7 раза, в обратном направлении - в 2,1 раза.

В целом за первое полугодие 2017 года АО «НК «КТЖ» нарастило объем грузоперевозок в импортном сообщении на 26 % за год, в том числе по погранпереходам с Россией (РЖД) - на 26 %, Китаем (КНР) - на 39 %, Узбекистаном (УТЙ) - на 12 %. В экспортном направлении рост составил 14 %, в том числе на погранпереходах с РЖД - на 16 %, КНР - на 19 %, УТЙ - на 9 %.

При этом статистические данные за период 2015-2016 гг. свидетельствуют о снижении основных показателей железной дороги – перевозки грузов и пассажиров, что соответственно привело к падению доходов (таблица 26).

Основные показатели работы железнодорожного транспорта

Таблица 26

Показатели	Факт 2016 г.	Факт 2015г.	В % к 2015г.
Доходы от перевозки грузов, багажа, грузобагажа, млн. тенге	642 999,5	589 793,8	93,2
Доходы от перевозки пассажиров, млн. тенге	86 689,6	90 045,9	84,2
Перевезено грузов, багажа, грузобагажа, тыс. тонн	332 268,09	335 141,18	99,1
Перевезено пассажиров, тыс. человек	22 334,30	26 773,30	83,4
Грузооборот, тарифные млн. ткм	236 971,65	235 580,40	100,6
Пассажиروоборот, млн. пкм	17 321,8	21 614,8	80,1

Источник: Комитет статистики МНЭ РК

Согласно статистике АО «НК «КТЖ» перевозки грузов железнодорожным транспортом в рассматриваемом периоде начали снижение с 2013 года и продолжили вплоть до 2016 года. Ежегодное падение составило в среднем 4,5 %. В 2015 году показатель снизился на 8,6 % к 2014, а в 2016 на 2,9 % к 2015 году (таблица 27).

Перевозки грузов железнодорожным транспортом за период с 2012 по 2016 гг.

Таблица 27, тыс.тонн

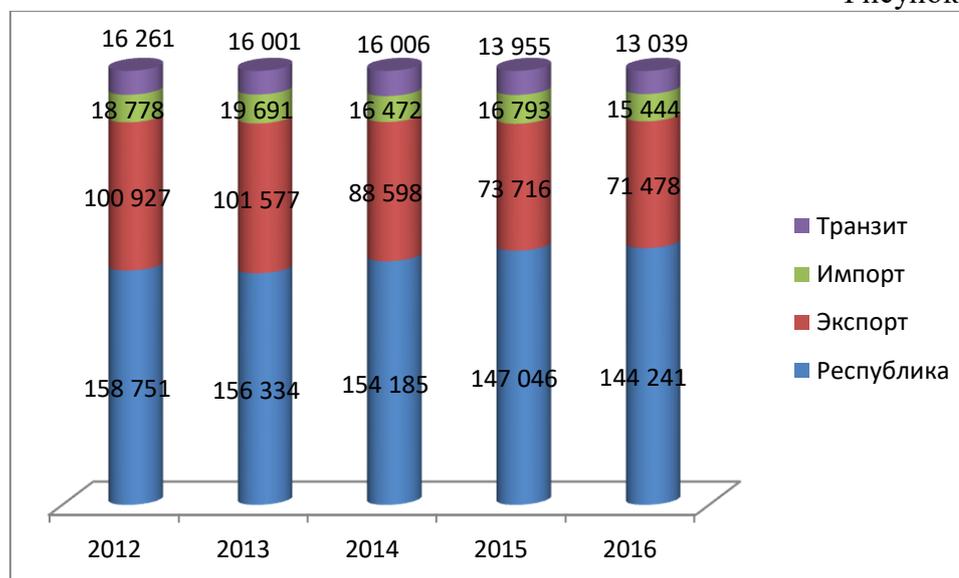
Направление	2012	2013	2014	2015	2016
Республика	158 751	156 334	154 185	147 046	144 241
Экспорт	100 927	101 577	88 598	73 716	71 478

Импорт	18 778	19 691	16 472	16 793	15 444
Транзит	16 261	16 001	16 006	13 955	13 039
Итого	294 716	293 602	275 261	251 509	244 202

Источник: АО «НК «КТЖ»

Динамика перевозок грузов железнодорожным транспортом за период с 2012 по 2016 гг.

Рисунок 27, тыс. тонн



Источник: АО «НК «КТЖ»

Грузооборот железнодорожным транспортом за период с 2012 по 2016 гг.

Таблица 28, млн.ткм

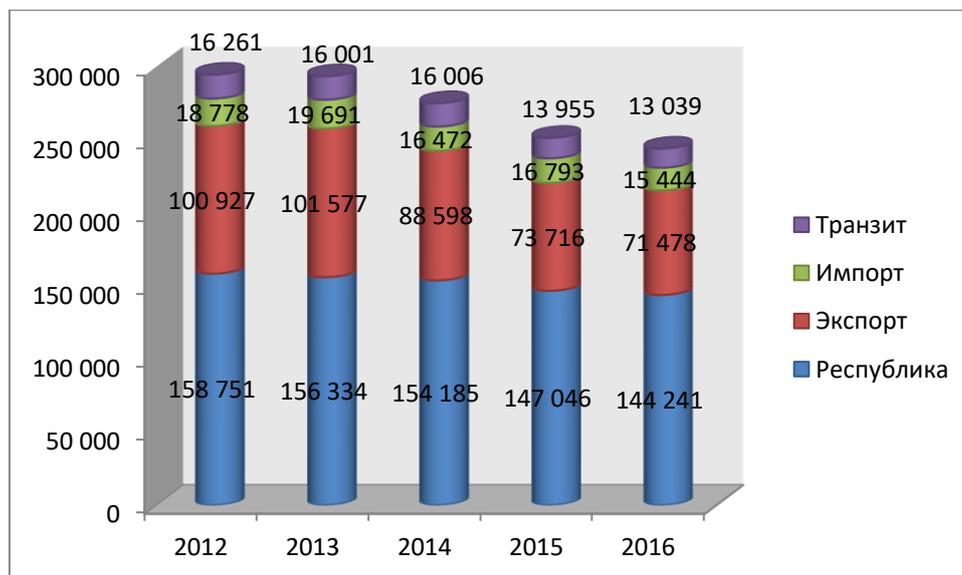
Направление	2012	2013	2014	2015	2016
Республика	158 751	156 334	154 185	147 046	144 241
Экспорт	100 927	101 577	88 598	73 716	71 478
Импорт	18 778	19 691	16 472	16 793	15 444
Транзит	16 261	16 001	16 006	13 955	13 039
Итого	294 716	293 602	275 261	251 509	244 202

Источник: АО «НК «КТЖ»

Необходимо отметить, что официальная государственная статистика отличается от цифр, сформированных в АО «НК «КТЖ» ввиду учета вагонов с порожним пробегом. Динамика перевозок грузов и грузооборота железнодорожным транспортом, изображенная на рисунках 27 и 28 дает возможность проследить изменения объемов перевозки по всем направлениям: внутриреспубликанское, транзит, экспорт и импорт. До 2016 года включительно по всем данным направлениям наблюдается снижение объемов перевозок грузов (таблица 28).

Динамика грузооборота железнодорожным транспортом за период с 2012 по 2016 гг.

Рисунок 28, млн.ткм



Источник: АО «НК «КТЖ»

Объем контейнерных перевозок по направлениям

Перспективы реализации транспортно-транзитного потенциала Казахстана связаны, прежде всего, с развитием контейнерных перевозок грузов железнодорожным и морским транспортом. Рост контейнеризации грузовых перевозок замедляется под воздействием снижения темпов роста мировой экономики и насыщения рынка контейнерных перевозок в США и странах Европы. Однако в РК контейнеризация перевозочного процесса находится на низком уровне, поэтому существует большой потенциал развития данного сегмента транспортного рынка.

Совершенствование транспортных технологий в современных рыночных условиях невозможно без повышения качества обслуживания, ускорения сроков доставки грузов железнодорожным транспортом и предоставления более конкурентоспособных транспортных услуг. Анализ факторов, влияющих на конкурентоспособность компании, позволяет своевременно выявлять предпочтения грузоотправителей и грузополучателей, отслеживать появления на транспортном рынке новых участников перевозочного процесса.

При организации перевозок контейнеропригодных грузов железнодорожный транспорт работает в условиях возрастающей конкуренции с автомобильным и морским транспортом. Однако ввиду слабой развитости транспортной инфраструктуры в Казахстане автотранспорт используют преимущественно во внутренних перевозках на расстояния малой и средней дальности (до 2000 км), а также на международных направлениях между Казахстаном и Европой. Доставлять продукцию в контейнерах по автомобильным дорогам не выгодно, так как эти перевозки не конкурентны по цене с железнодорожными перевозками.

Наиболее сильные позиции на глобальном транспортном рынке занимают дальние морские перевозки (англ. deep sea). Морской транспорт составляет ценовую конкуренцию железнодорожному транспорту, когда речь

идет о междупортовых перевозках контейнеропригодных грузов на большие расстояния. Однако следует учитывать, что не всегда и не везде применим морской транспорт. Основным конкурентным преимуществом железнодорожных перевозок перед морскими является скорость доставки грузов, так как на железных дорогах существуют потенциальные возможности для увеличения скорости доставки контейнеров, связанные с совершенствованием количественных и качественных характеристик железной дороги.

Контейнерные перевозки – относительно молодой для Казахстана вид доставки грузов. В связи с этим железнодорожные контейнерные перевозки еще недостаточно развиты и не в полной мере соответствуют рыночным требованиям по уровню конкурентоспособности. Повышение конкурентоспособности железнодорожных перевозок контейнеропригодных грузов позволит добиться обеспечения качественного транспортного обслуживания, удовлетворения потребностей грузовладельцев и получения максимально полезного эффекта. Для достижения поставленных целей необходимо осуществление мероприятий, направленных на удержание и укрепление устойчивых позиций в сфере перевозок контейнеропригодных грузов. Планы по развитию данного направления приведены в таблице 29.

Ключевыми факторами роста конкурентоспособности железнодорожных перевозок контейнеропригодных грузов являются скорость и надежность доставки грузов в контейнерах. Контейнерные перевозки представляют собой один из самых экономичных и безопасных способов доставки грузов, так как нет стадии перетарки груза при смене вида транспорта. Отсюда ускоряются темпы погрузочно-разгрузочных работ, значительно сокращается время простаивания транспорта и, как следствие, значительно снижаются себестоимость перевозок и сроки доставки грузов.

Наряду с контейнерным видом доставки грузов существуют альтернативные способы доставки грузов по железной дороге. Под альтернативным способом транспортировки грузов понимается доставка контейнеропригодных грузов железнодорожным транспортом в вагонах и полувагонах. Полувагон – это железнодорожный грузовой открытый без крыши вагон с высокими бортами. Это традиционный способ перевозки тяжеловесных грузов. Кузов полувагона не имеет крыши, что обеспечивает удобство погрузки и выгрузки грузов. Однако полувагон не защищает груз от атмосферных осадков и других климатических явлений. Возникает явное преимущество в пользу использования контейнера для перевозки груза, так как контейнер защищает содержимое груза от ветра, дождя и воровства.

Контейнерный способ – наиболее безопасный способ перевозки по сравнению с вагонами и полувагонами. Однако для того чтобы контейнер стал привычным способом доставки любого груза, будь то крупногабаритный или тяжеловесный, необходимо, чтобы произошел качественный скачок на основе его широкого применения.

Таким образом, железнодорожный транспорт в сфере перевозок контейнеропригодных грузов в условиях рыночной экономики конкурирует с альтернативными видами транспорта (доставка грузов в контейнерах автомобильным и морским транспортом), а также с альтернативными способами транспортировки контейнеропригодных грузов (перевозка груза железнодорожным транспортом в вагоне или полувагоне).

Повышение конкурентоспособности железнодорожных перевозок контейнеропригодных грузов невозможно без исследования состояния рынка железнодорожных перевозок. Проведение мероприятий по оценке конкурентоспособности транспортных услуг позволяет своевременно вырабатывать меры по ее увеличению.

Для предприятия железнодорожного транспорта конкурентоспособность – это способность не только конкурировать с другими предприятиями на рынке, но и соответствовать требованиям потребителей. Кроме того, все более актуальной становится способность предприятия успевать за всеми изменениями, которые происходят в мире, и предугадывать, какие новые товары, услуги, технологии будут востребованы.

Планы по развитию транзита и мультимодальных перевозок

Таблица 29 тыс.ДФЭ

НАПРАВЛЕНИЯ	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Факт за 7 мес. 2017 г.
Китай-Европа-Китай	47	105	250	346	603	800	88,2
Китай-Кавказ/Турция (+Южная Европа)	0,04	0,2	5	15	180	300	0,074
Китай - Иран, Ирак	0	0,06	5	15	210	500	0
Россия, Китай-ЦА и прочие направления	165	140	145	160	250	400	91,1
ИТОГО	212	245	320	536,2	1243	2000	179,4

Источник: АО «НК «КТЖ»

В целях развития транзитно-транспортного потенциала страны, АО «НК «КТЖ» делает большой упор на развитие контейнерных перевозок. В РК контейнеризация перевозок находится на низком уровне, и данный сегмент транспортного рынка имеет большой потенциал развития.

Однако, по факту, и в этом направлении наблюдается отрицательная динамика. По информации АО «НК «КТЖ», приведенной в таблице 30 и на

рисунке 29, за последние три года 2014-2016 гг объемы контейнерных перевозок снизились в среднем на 9,3 % (в 2014 – на 4,2; 2015 – на 21,3 %; 2016 – на 2,4 %).

Организация контейнерных поездов
Информация об объемах перевозок контейнеров в разрезе сообщений за 2012-2016 годы

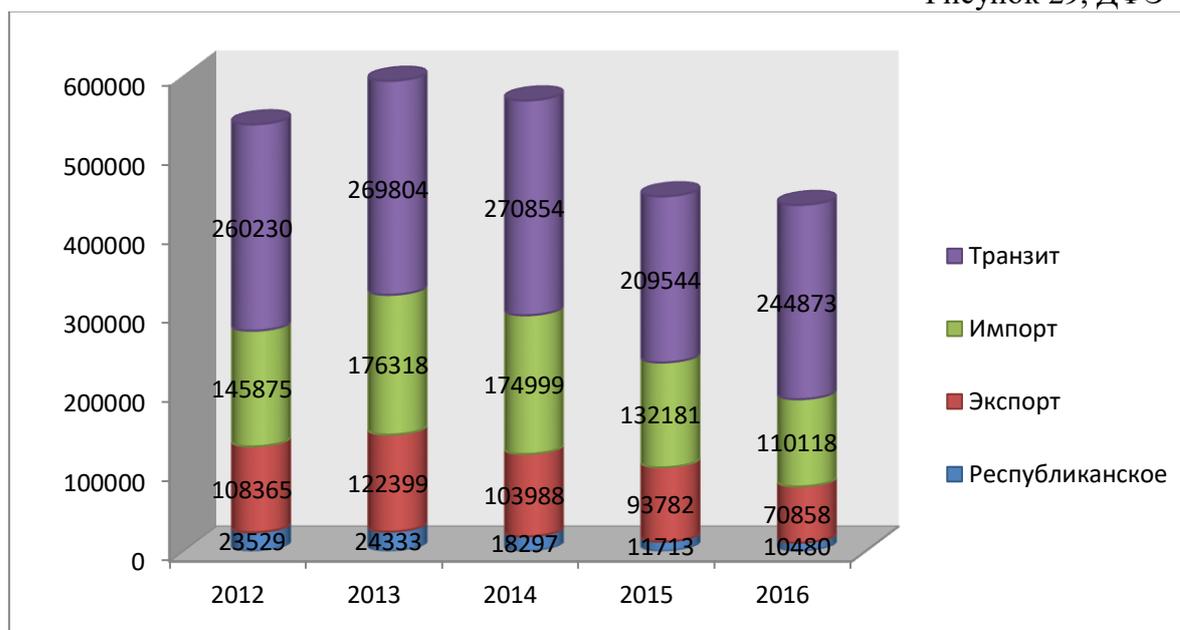
Таблица 30, (ДФЭ)

Направление	2012	2013	2014	2015	2016	2015/2014		2016/2015	
						+/-	%	+/-	%
Республиканское	23529	24333	18297	11713	10480	-6584	64%	-1233	89%
Экспорт	108365	122399	103988	93782	70858	-10206	90%	-22924	76%
Импорт	145875	176318	174999	132181	110118	-42818	76%	-22063	83%
Транзит	260230	269804	270854	209544	244873	-61310	77%	35329	117%
Итого	537999	592854	568138	447220	436329	-120918	79%	-10891	98%

Источник: АО «НК «КТЖ»

Динамика объемов перевозок контейнеров
в разрезе сообщений за 2012-2016 годы

Рисунок 29, ДФЭ

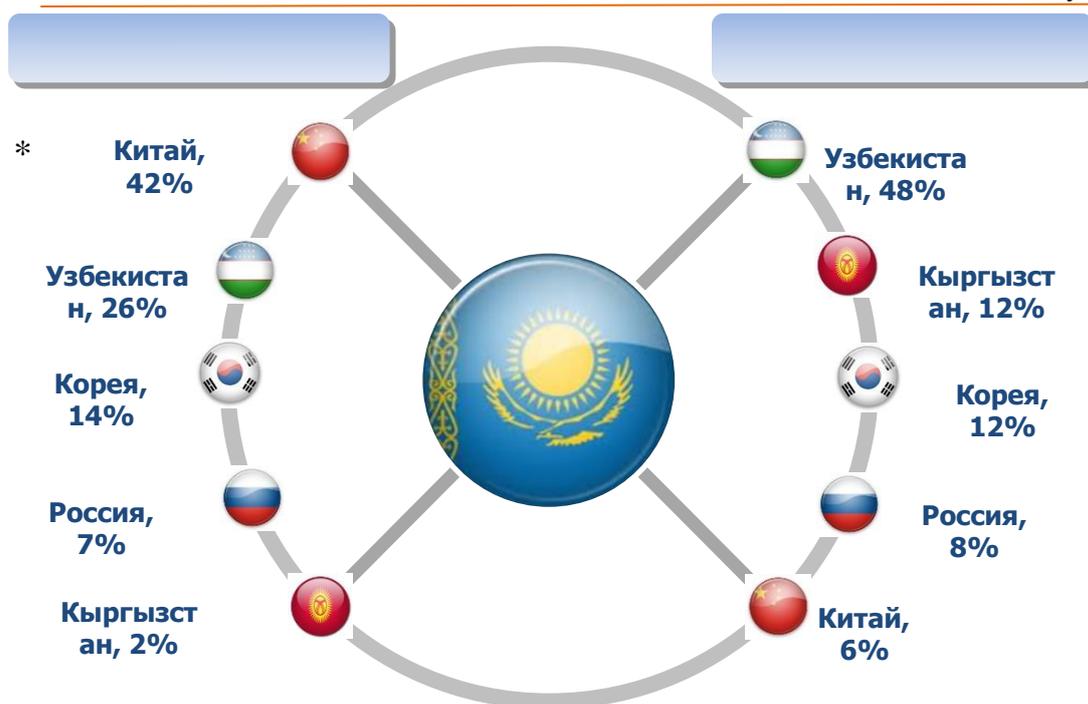


Источник: АО «НК «КТЖ»

В целях формирования полноценной картины состояния и прогноза рынка контейнерных перевозок железнодорожным транспортом немаловажную роль играет структура контейнерных перевозок по видам сообщения. На рисунках 30 и 31 показано распределение контейнерных перевозок в транзитном и экспортно/импортном сообщениях в разрезе стран отправления/назначения. Цифры подтверждают лидирующее положение Китая в контейнерных перевозках по всем направлениям и при отправке грузов, и при получении.

Структура контейнерных перевозок грузов в транзитном сообщении
в разрезе основных стран отправления/назначения

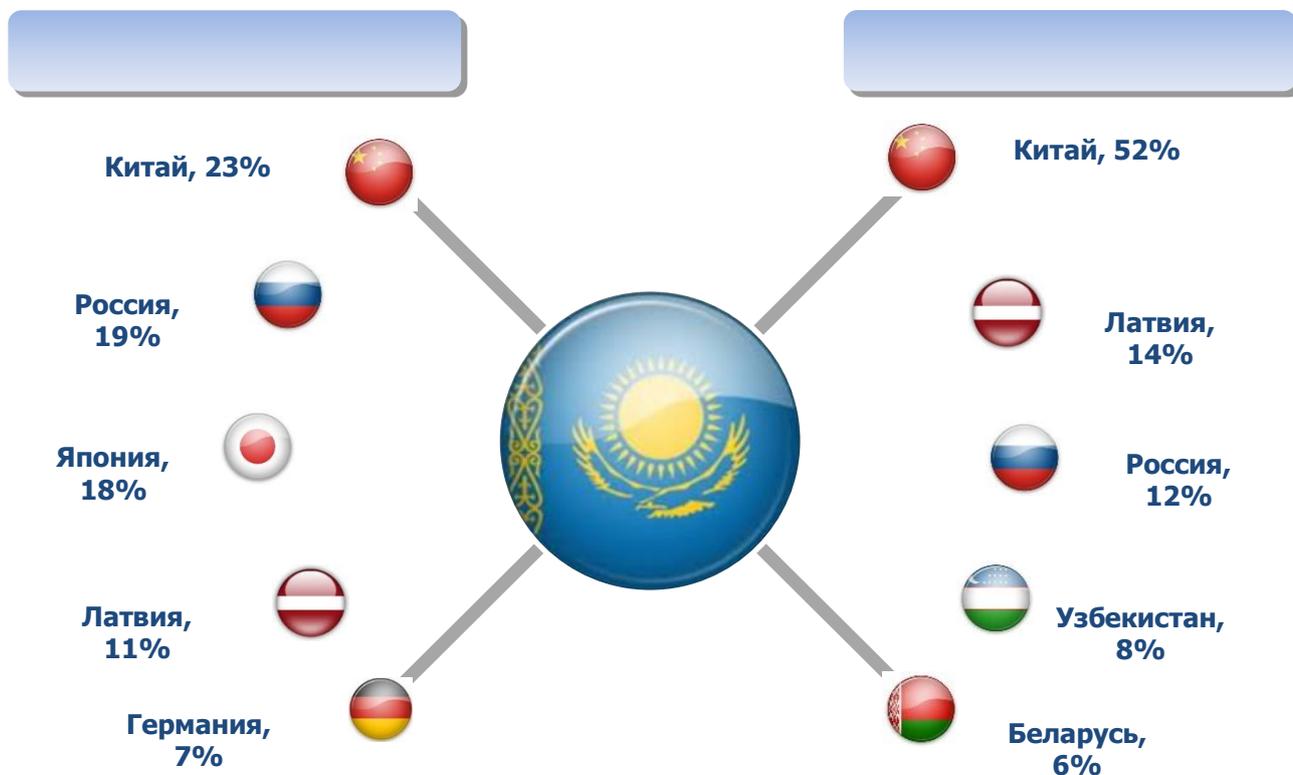
Рисунок 30



Источник: АО «НК «КТЖ»

Структура контейнерных перевозок грузов в экспортном/ импортном сообщениях в разрезе основных стран отправления/назначения

Рисунок 31



Источник: АО «НК «КТЖ»

Динамика перевозок грузов по новым железнодорожным линиям

Таблица 31

Железнодорожные линии	Ед. изм	2013	2014	2015	2016
Жетыген – Хоргос (введен в эксплуатацию в декабре 2012 года)	млн. тонн	1,7	2,3	0,9	1,4
	кол-во поездов	1 924	1 942	1 343	1420
Узень – Болашак (введен в эксплуатацию в мае 2013 года)	млн. тонн	0,3	1,1	0,6	0,7
	кол-во поездов	305	719	456	418
Шалкар – Бейнеу (введен в эксплуатацию в августе 2014 года)	млн. тонн	-	0,2	2,8	3,7
	кол-во поездов	-	95	1 486	1883
Жезказган – Саксаульская (введен в эксплуатацию в августе 2014 года)	млн. тонн	-	0,2	3,6	4,3
	кол-во поездов	-	102	1 780	3117
Аркалык – Шубарколь (введен в эксплуатацию в августе 2014 года)	млн. тонн	-	0,6	3,5	3,7
	кол-во поездов	-	343	1 451	1382

Источник: АО «НК «КТЖ»

Не менее важным для понимания уровня развития железнодорожного транспорта Казахстана является оценка результатов от внедрения новых проектов. Так, в таблице 31 приводятся данные по объемам перевозок грузов по новым железнодорожным линиям за период с 2013 по 2016 годы. Официальные цифры АО «НК «КТЖ» демонстрируют устойчивый рост по вновь построенным направлениям, тем самым подтверждая актуальность и необходимость развития новых железнодорожных линий.

Анализ основных экономических показателей железнодорожной отрасли демонстрирует тесную связь объемов перевозки грузов железнодорожным транспортом с внешнеторговым оборотом. На фоне снижения экспорта и импорта в 2015-2016 годах наблюдается и падение объемов перевозки грузов железнодорожным транспортом. Ежегодное падение объемов перевозки грузов составило в среднем 4,5 %. В 2015 году показатель снизился на 8,6 % к 2014, а в 2016 на 2,9 % к 2015 году.

Уровень контейнеризации грузов в мировом экспорте и морской торговле ежегодно растет и создает хорошие предпосылки для развития данного вида перевозок и в Казахстане. Основной причиной отрицательной динамики уровня контейнерных перевозок железнодорожным транспортом в Казахстане, является неблагоприятная экономическая ситуация в 2014-2015 годах вследствие обвала цен на основные экспортные позиции и колебания валютных курсов. Однако интерес к сектору со стороны иностранных

компаний и расширение спектра контейнеропригодных грузов могут положительным образом повлиять на среднегодовой рост перевозок

Контрольно-надзорная деятельность в сфере железнодорожного транспорта

За 8 месяцев 2017 года территориальными органами транспортного контроля проведены проверки 512 (в 2016 году 117) предприятий, осуществляющих свою деятельность на железнодорожном транспорте, в том числе проверено более 7015,5 (в 2016 году 21,8) км магистральных, станционных, подъездных путей и 6082 единиц железнодорожного подвижного состава.

В ходе проведения проверок выявлено 22220 (в 2016 году 130) нарушений требований нормативно-правовых актов, регламентирующих деятельность на железнодорожном транспорте.

По итогам проверок выдано 342 (в 2016 году 59) предписаний об устранении выявленных нарушений.

По выявленным нарушениям угрожающие безопасности движения, приостановлена эксплуатация:

- 791 (в 2016 году 4) единиц железнодорожных путей и стрелочных переводов;

- 361 (в 2016 году 10) единиц железнодорожного подвижного состава.

Также, проверено 538 (в 2016 году 112) пассажирских поездов, выявлен провоз 957 (в 2016 году 294) безбилетных пассажиров и 630 кг. (в 2016 году 311) неоформленного багажа.

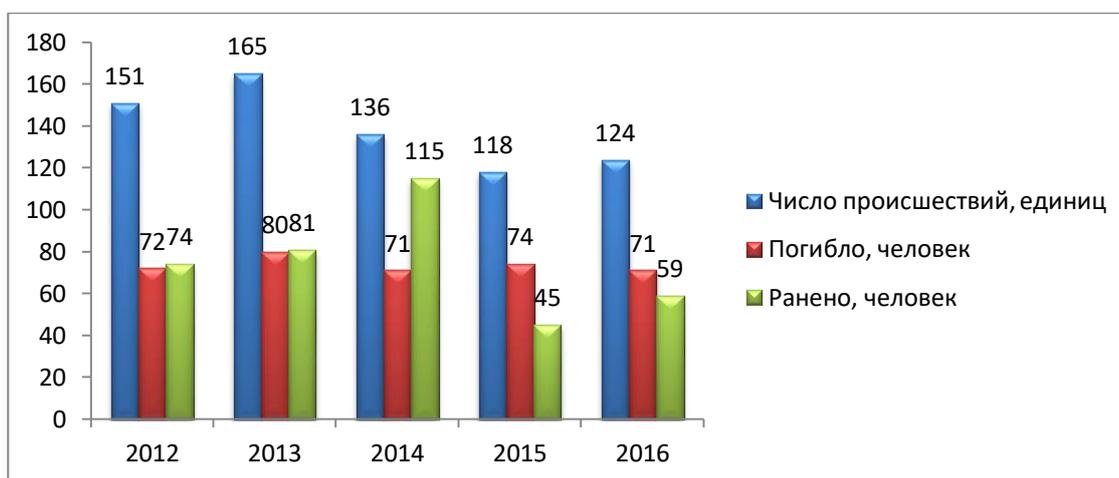
В отчетный период оформлено 1041 (в 2016 году 625) административных материалов, наложено штрафов на сумму 37 906 202 (в 2016 году 28 228 132) тенге.

За 8 месяцев 2017 года допущено 481 случаев нарушений безопасности движения, в том числе: крушений - 4, аварий - 0, событий -139, инцидентов - 338 случаев.

По информации Комитета статистики МНЭ РК число происшествий на железнодорожном транспорте в 2016 году в сравнении с 2012 годом снизилось на 27 единиц. Однако, по-прежнему высоким остается число погибших человек. В среднем за последние пять лет в происшествиях на железнодорожном транспорте погибает около 80 человек (рисунок 32).

Происшествия на железнодорожном транспорте

Рисунок 32



Источник: Комитет статистики МНЭ РК

Анализ конкурентной среды

Одним из важнейших свойств конкурентоспособности предприятия является ее управляемость. Конкурентоспособность можно формировать, изменять, планировать ее уровень. У предприятий сферы услуг, как правило, имеются рычаги воздействия на факторы конкурентоспособности, оперируя которыми оно может обеспечивать определенный уровень конкурентоспособности на обслуживаемых рынках. Процесс управления конкурентоспособностью предприятия должен базироваться на результатах глубокого анализа конкурентоспособности предприятия, в ходе которого выявляются резервы конкурентоспособности и формируются ключевые направления обеспечения требуемого уровня конкурентоспособности предприятия.

Помимо повлиявших на железнодорожный транспорт экономических преобразований, следует отметить и то, что к настоящему времени технологии автодорожного строительства и степень автомобилизации достигли значительной степени развития, что, в свою очередь, предопределило рост конкурентного давления на железнодорожный транспорт со стороны автомобильного транспорта. Тем не менее, там, где имеют место массовые перевозки грузов на расстояния 2000 и более километров, железнодорожный транспорт до сих пор практически не имеет альтернативы, прежде всего, в силу несопоставимости в уровне издержек. В особенности это касается так называемых сырьевых грузов, таких как уголь, железная руда, щебень, зерно и так далее. Обычно перевозка занимает значительную долю в структуре себестоимости таких продуктов. Таким образом, оптимизация затрат на перевозку является одним из ключевых факторов конкурентоспособности широкого перечня сырьевых товаров.

Основными показателями объема выполненной железнодорожным транспортом работы являются грузооборот (количество тонн груза, помноженное на расстояние перевозки) и объем погрузки (количество тонн груза, принятое к перевозке). И если первый показатель в большей степени отражает уровень нагрузки, лежащей на железнодорожную

инфраструктуру, то второй позволяет оценить, в том числе и состояние экономики страны, «проверяя» данные официальной статистики.

Качественными характеристиками железнодорожного транспорта следует назвать его достаточную пропускную способность и охват территории. Условно такую оценку можно сделать по данным о наличном парке локомотивов и вагонов, протяженности путей сообщения, числе и размещении точек погрузки-разгрузки.

В Казахстане реструктуризация железнодорожного транспорта началась в 1997 году, когда на базе трех управлений казахстанских железных дорог была сформирована государственная компания «Казакстан темір жолы». За прошедший период приняты две программы реструктуризации, в соответствии с которыми в отрасли были проведены глубокие преобразования. На первом этапе была сформирована вертикально интегрированная компания «Казакстан темір жолы», из состава которого постепенно выводились непрофильные активы (учреждения социальной значимости и предприятия вспомогательной деятельности).

На сегодня большая часть предприятий по ремонту подвижного состава и пути осуществляет самостоятельную деятельность. Результатом реформирования основной деятельности стало образование дочерних акционерных обществ «Локомотив» и «Казтеміртранс», которым были переданы локомотивный и вагонный парки.

Закон Республики Казахстан «О железнодорожном транспорте», ориентирован на функционирование новой модели отрасли, согласно которой субъект естественной монополии - оператор магистральной железнодорожной сети - оказывает услуги пользования перевозчикам, конкурирующим на рынке друг с другом. В результате сегодня на транспортном рынке Республики работают компании, оперирующие собственным вагонным парком, и его доля составляет около 50% среднесуточного рабочего парка.

Реформа железнодорожного транспорта в РК также зависит от темпов изменения существующего транспортного права СМГС и базовых соглашений в рамках ЦСЖТ, поскольку значительная часть железнодорожных перевозок осуществляется в межгосударственном сообщении. Механизмы взаимодействия, согласно этим соглашениям, ориентированы на традиционную модель железнодорожной отрасли, при которой перевозки осуществляются одной вертикально интегрированной администрацией.

Развитие конкуренции в сфере железнодорожных перевозок грузов можно проследить по активно развивающемуся рынку операторов вагонов, который представлен транспортными компаниями горнометаллургического, нефтедобывающего и нефтехимического комплексов. Количество участников здесь в последние три года увеличилось более чем в полтора раза и составляет порядка 200 компаний, их вагонный парк вырос более чем в три

раза, перевалив за 60 тыс. единиц. При этом около 50% всех перевозок осуществляется частными вагонами.

Сегодня в Казахстане предпринимаются действия для создания благоприятных условий развития частной деятельности и конкуренции в перевозочной деятельности железнодорожного транспорта.

Планом мероприятий по реорганизации группы компаний АО «НК «КТЖ» предусмотрено поэтапное формирование целевой корпоративной структуры.

План реализации целевой корпоративной структуры предусматривает:

- создание Грузового перевозчика;
- приватизацию АО «КТЖ – Пассажирские перевозки»;
- реализацию - 35 компаний, как в приоритетном порядке, так и в конкурентную среду;
- реорганизацию путем присоединения – 3 компании;
- ликвидацию – 10 компаний,
- создание Оператора инфраструктуры.

Детальный план перехода к целевой структуре сформирован с учетом законодательно установленных сроков на реализацию всех процедур, связанных с приватизацией и реорганизацией активов, согласования с уполномоченными органами и принятием корпоративных решений

Крупные экспедиторы в общем объеме погрузки за 2016 г.

Таблица 32

Плательщик	Объем, тыс. тн	Доля
ТРАНСКОМ ТОО	45 014	21,1%
КМ Transco ТОО	11 395	5,3%
ИСТКОМТРАНС ТОО	10 622	5,0%
Қазтеміртранс АО	9 968	4,7%
БОГАТЫРЬ ТРАНС ТОО	9 778	4,6%
Астык Транс АО	4 651	2,2%
Премиум Ойл Транс ТОО	4 319	2,0%
Kaz-Z Rail Logistics ТОО	3 578	1,7%
ASTANA KAZ LOGISTICS ТОО	3 564	1,7%
Т-Сервис Логистикс	3 501	1,6%
KTZ Express АО	2 878	1,4%
ТрансЛайнГрупп ТОО	2 669	1,3%
Топливо-транспортная компания ТОО	2 472	1,2%
INDUSTRIAL FORWARDING ТОО	2 337	1,1%
ЛогоТрансЭнерго ООО	2 228	1,0%
SAT Logistics ТОО	1817	0,9%
АЛМАТЫ ТК ТОО	1 631	0,8%
КазМунайГаз Онимдери ТОО	1 524	0,7%
Экибастуз Транс Уголь ТОО	1 508	0,7%
КАЗТРАНССЕРВИС АО	1 265	0,6%
ТЕМИР ТУЛПАР ТОО	1 228	0,6%
Central Asia Cement АО	1 167	0,5%

ОРТАЛЫК-ТРАНС ТОО	1 094	0,5%
Жамбылская цементная производственная компания ТОО	1 006	0,5%

Общий объем экспедируемых грузов крупными экспедиторами составил 131 214 тыс. тенге.

**Крупные экспедиторы в общем объеме грузов
в транзитном сообщении 2016 г.**

Таблица 33

Название экспедитора	Объем, тыс. тн	Доля
АО «KTZ EXPRESS»	1857	14,2%
ТОО Диполь транс	556	4,3%
ТОО «Pro Logistic Kazakhstan»	514	3,9%
ТОО «Wondernet Express»	422	3,2%
ТОО «ТРАНСКОМ»	407	3,1%
АО «Кедентранссервис»	399	3,1%
АО «Объединенная транспортно-логистическая компания»	383	2,9%
ТОО «Express Oriental»	366	2,8%
ТОО «МЭК TGL»	321	2,5%
ТОО «ТОРГОВЫЙ ДОМ ММК-КАЗАХСТАН»	307	2,3%
ТОО «Транском»	293	2,2%
ТОО «Ойл Транс KZ»	292	2,2%
ТОО «ALPA Centrums SIA»	282	2,2%
ТОО Спектр ББ	232	1,8%
ТОО «Трейд 4»	210	1,6%
ТОО «Казинтерфрахт-Актобе»	197	1,5%
ТОО «КРОМА-ТРАНС»	179	1,4%
ТОО «System.Ltd»	173	1,3%
ТОО «Искомтранссервис-ИТС Лтд»	165	1,3%
АО «Казтемиртранс»	153	1,2%

Общий объем экспедируемых грузов крупными экспедиторами составил 7708 тыс. тенге.

В таблицах 32 и 33 приводится список крупных экспедиторов в объемах погрузки и транзитном направлении. В объеме погрузки лидером среди экспедиторов является компания «Транском» с долей 21,1 % от общего объема погрузки в 2016 году. А вот в транзитном сообщении лидирует АО «KTZ-Express» - дочернее предприятие АО «НК «КТЖ» с долей 14,2 %.

Анализ сильных и слабых сторон отрасли (SWOT-анализ)

Таблица 34

Сильные стороны	Слабые стороны
Существующий рынок международного транзита грузов может обеспечить рентабельность железнодорожных перевозок	Большая часть инфраструктуры железных дорог находится в плохом состоянии

<p>Укрепляющиеся позиции на рынке перевозок грузов</p> <p>Безвредный для окружающей среды и более безопасный, чем другие виды транспорта</p>	<p>Большая часть инфраструктуры железных дорог не позволяет достичь проектной скорости, даже для грузовых поездов</p> <p>Неудовлетворительное состояние подвижного состава</p>
Возможности	Угрозы
<p>Использование расположения страны для развития международных транзитных перевозок</p> <p>Применение новых технологий</p> <p>Развитие интермодальных коридоров для различных видов транспорта и цепей логистики</p> <p>Глобализация экономики и либерализация транспортного рынка</p>	<p>Задержка внедрения приоритетных проектов инфраструктуры (инфраструктура и подвижной состав)</p> <p>Задержка внедрения новых технологий и улучшения технического состояния инфраструктуры железных дорог.</p>

SWOT-анализ железнодорожного транспорта наглядно демонстрирует положение дел в отрасли на текущий момент. Серьезные опасения вызывает состояние подвижного состава, высокий износ инфраструктуры железных дорог, что, наряду с угрозами в виде задержки внедрения новых технологий и улучшения технического состояния железных дорог, в конечном итоге могут привести к падению объемов перевозки грузов.

Уже сейчас такие аспекты как различия в колее, ограничения на использование модернизированных вагонов, приводят к задержке отправки грузов и свободному передвижению грузов по территории Казахстана.

Вместе с тем, хорошие предпосылки для устойчивого развития рынка железнодорожных перевозок создают крупные инфраструктурные проекты, реализующиеся сейчас в республике: строительство внутренней и внешней терминальной сети, строительство новых железнодорожных линий, электрификация отдельных участков железнодорожных путей и другие.

Воздушный транспорт

В настоящее время гражданская авиация становится одним из ключевых элементов интеграции Казахстана в систему международных экономических связей. Авиация имеет особое значение для решения социально-экономических задач и повышения качества жизни населения, особенно на дальних магистральных пассажирских сообщениях, в регионах, лишенных средств наземного транспорта.

Длительное время в авиационной отрасли Казахстана проводились базовые структурные и институциональные преобразования, создавались основы правовой базы, отвечающей рыночной экономике, выстраивалась адекватная система государственного регулирования транспортной деятельности. Большинство авиакомпаний были приватизированы, что существенным образом изменило не только подход к управлению этими предприятиями, но и создало сам рынок авиаперевозок.

Рассматривая современное состояние авиационной отрасли, необходимо, прежде всего, отметить тот факт, что роль воздушного транспорта как одного из основных пассажироперевозчиков, за последние годы значительно возросла. Об этом свидетельствует рост пассажирооборота именно воздушного вида транспорта на фоне падения общего пассажирооборота по всем видам транспорта в ЕАЭС (в Казахстане падение наблюдается только на железнодорожном транспорте).

В период с 2011 по 2015 гг. рост пассажирских перевозок воздушным транспортом составлял в среднем 7,6 % в год. К сожалению, в общем грузообороте воздушный транспорт занимает последнее место среди всех видов транспорта. По данным на 2016 г., грузооборот воздушного транспорта равен 42 903,5 тыс. ткм, и его доля в общем грузообороте составила менее 0,1 %. Несмотря на это, до 2014 года все же наблюдался незначительный рост грузооборота на воздушном транспорте.

Анализ потенциальных клиентов авиапредприятий показал, что из-за дороговизны билетов в сравнении с уровнем доходов основной массы населения гражданская авиация стала в Казахстане видом транспорта, которым в основном пользуются наиболее обеспеченные граждане. И это, прежде всего, население Астаны и Алматы, на аэропорты которых, приходится большая часть всех пассажирских перевозок. Соответственно, доля летающих граждан в других регионах неуклонно падает.

Несмотря на это, воздушный транспорт является одной из наиболее динамично развивающихся отраслей транспорта. Авиатранспортный рынок подразделяется на конкурентный и неконкурентный секторы. К участникам конкурентного сектора авиатранспортного рынка относятся: авиакомпании, аэропорты, операторы по наземному обслуживанию. Неконкурентный сектор рынка авиаперевозок составляет «КазАэроНавигация» - предоставление услуг по обеспечению полётов в части аэронавигации и метеорологическое обеспечение. Основным регулятором конкурентного сектора авиатранспортного рынка является государство в лице Комитета

гражданской авиации МИР РК, осуществляющее управление на основе нормативной базы РК и при помощи: системы регулирования и контроля обеспечения безопасности полетов; регламентирования и установки требований к авиационной технике; ведения реестра авиакомпаний, аэропортов, операторов наземного обслуживания, воздушных судов; подготовки авиационных специалистов и т.д.

Рисунок 33



На рисунке 33 представлены основные участники авиатранспортного рынка, влияющие на формирование отраслевой конкурентной среды.

Основная особенность текущей стадии развития авиатранспортного бизнеса в РК в целом выражается в несбалансированности образующих его элементов, т.е. в различных стадиях (этапах) развития вышеозначенных сегментов конкурентного сектора авиатранспортного рынка.

В рамках общемировых процессов глобализации, в отрасли ВТ развиваются следующие специфические процессы интеграции и консолидации, которые стали важнейшими факторами роста конкурентоспособности авиатранспортного бизнеса. Рассмотрим их особенности:

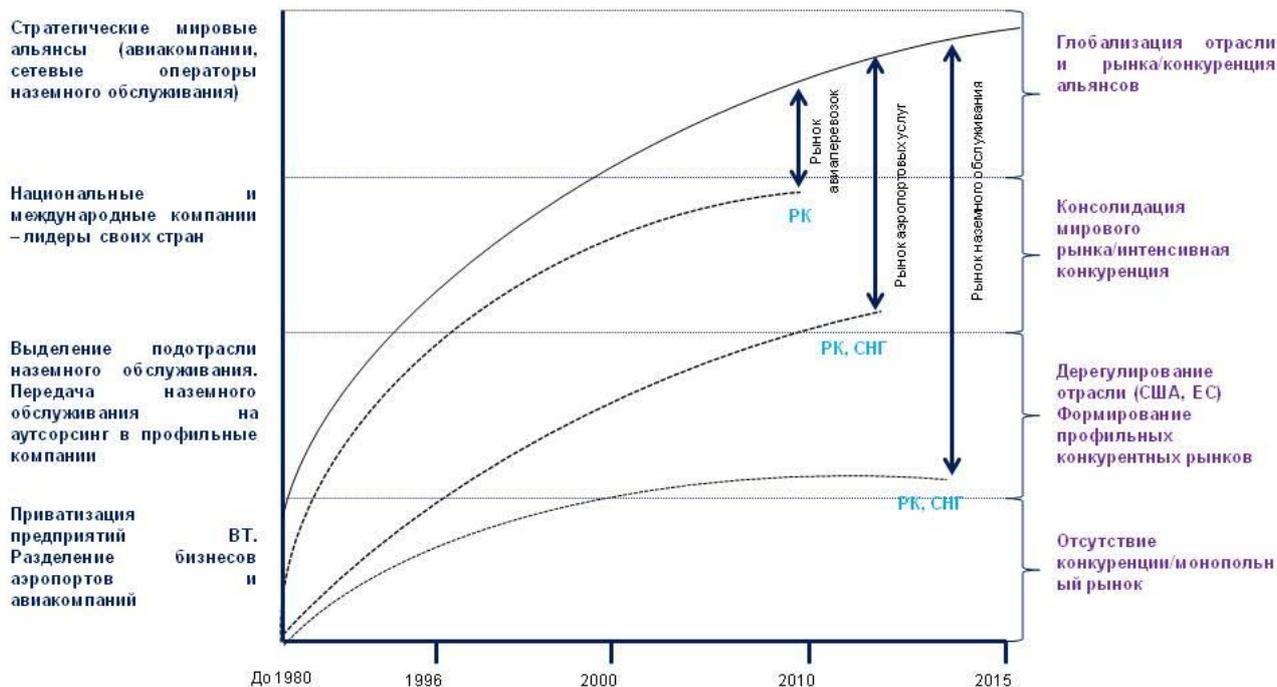
На рынке авиаперевозок (авиакомпаний) развиваются и совершенствуются интеграционные процессы в форме объединения авиакомпаний в крупные международные альянсы, дифференциация бизнес моделей авиакомпаний (сетевые, бюджетные, грузовые и т.д.) и систем организации перевозок (хабовые, радиальные, чартерные и т.д.).

Такой рынок находится в зрелой стадии развития, характеризующемся сформировавшейся стадией глобализации и конкуренцией глобальных международных альянсов, а также следующими особенностями:

- Для ведущих авиакомпаний мира - этапы 1, 2, 3 (рисунок 34) пройдены полностью. Активно происходит четвертый этап развития, характеризующийся глобализацией конкурентного сектора авиатранспортного рынка, а также превалированием общемировых тенденций в развитии отрасли над внутригосударственными.

Этапы формирования рынков / развития мировой отрасли воздушного транспорта и их реализация в различных регионах мира

Рисунок 34



Этапы развития отрасли ВТ



Этапы формирования конкурентных рынков

Этапы развития отрасли воздушного транспорта и формирования отраслевых рынков в мировом и национальном масштабах, представлены на рисунке. В рамках общемировых процессов глобализации, в отрасли ВТ развиваются следующие специфические процессы интеграции и консолидации, которые стали важнейшими факторами роста конкурентоспособности авиатранспортного бизнеса.

Каждый этап характеризуется определенными признаками и механизмами развития рыночных отношений на воздушном транспорте.

Этап 1. Формирование первичной рыночной структуры авиатранспортной отрасли.

Признаки этапа:

Структурная демонополизация авиапредприятий (разделение бизнеса авиакомпаний и аэропортов, выделение объектов организации воздушного движения);

Ликвидация монополии госсобственности на ВТ на основе акционирования отраслевых субъектов и начала приватизационных процедур
 Массовая приватизация отраслевых структур в целях формирования эффективных собственников и развития конкурентных механизмов на воздушном транспорте.

Механизмы развития этапа:

- Создание условий для демонтажа централизованной административной системы гос.управления ВТ;

- Переход от монопольного рынка к формированию регулируемой рыночной системы на основе механизмов структурной демополизации и преобразования форм собственности на ВТ;

- Формирование антимонопольной нормативной среды в отрасли ВТ - Развитие базовой рыночной институциональной среды в отрасли ВТ на основе механизмов приватизации;

- Дерегулирование (либерализация) отраслевого государственного управления рынками воздушных перевозок и аэропортовых услуг.

Этап 2. Формирование конкурентного сектора авиатранспортного рынка (профильных типов рынков), эволюция рыночной структуры отрасли ВТ.

Признаки этапа:

Эволюция структуры авиатранспортного рынка на основе консолидации и интеграции авиатранспортных комплексов и дифференциации бизнеса в сфере наземного обслуживания.

Механизмы развития этапа:

- Формирование рыночной отраслевой структуры на основе механизмов консолидации и интеграции авиакомпаний, аэропортов и передачи различных видов наземного обслуживания на аутсорсинг профильным операторам;

- Дифференциация участников рынка. Выделение самостоятельной подотрасли наземного обслуживания в структуре конкурентного сектора отраслевого рынка.

Этап 3. Внутригосударственная консолидация конкурентного сектора авиатранспортного рынка, дифференциация его участников на основе профессиональной специализации.

Признаки этапа:

Появление и эффективный рост «национальных лидеров» - крупных операторов авиатранспортного бизнеса, доминирующих на национальных рынках и располагающих ресурсами и потенциалом для участия в стратегических международных интегрированных бизнес-структурах различной специализации (крупнейшие а/компании и/или их национальные альянсы, сетевые аэропортовые операторы и компании по наземному обслуживанию).

Механизмы развития этапа:

- Повышение интенсивности конкурентной борьбы и ускоренный рост «победителей» на основе механизмов слияния и поглощения, формирования бизнес-структур холдингового типа, альянсов и сетевых структур в различных сегментах авиатранспортного рынка;

- Фокусирование участников рынка на профильной специализации.

- Дифференциация бизнес-моделей всех участников (а/компаний, аэропортов и операторов НО).

Этап 4. Глобализация конкурентного сектора авиатранспортного рынка. Превалирование общемировых тенденций в развитии отрасли над внутригосударственными.

Признаки этапа:

Развитие стратегических международных интегрированных структур в сфере авиакомпаний (альянсы), сетевых компаний по управлению аэропортовой деятельностью и сетевых операторов по наземному обслуживанию (интеграция на международном уровне в форме участия в международных альянсах авиакомпаний или в международном сетевом бизнесе в аэропортовой сфере).

Формирование и развитие вертикально интегрированных бизнес-систем нового типа – авиатранспортных хабов.

Механизмы развития этапа:

- Глобализация развития бизнес-структур в различных сегментах международного авиатранспортного бизнеса;

- Переход от механизмов конкуренции между отдельными операторами рынка к механизмам конкуренции между глобальными интегрированными бизнес-структурами (мировыми альянсами авиакомпаний, сетевыми операторами, и сетевыми компаниями по наземному обслуживанию).

Новый уровень глобализации международного авиа бизнеса, основанный на механизмах комплексной конкуренции между хабами, как бизнес-системами, функционирующими на основе скоординированных стратегий развития узловых аэропортов и базовых сетевых авиаперевозчиков в масштабах мирового авиатранспортного рынка.

В целом, рынок воздушных перевозок РК и образующие его авиакомпании, может быть отнесен к третьему этапу своего развития. Общее отставание данного сегмента конкурентного сектора авиатранспортного рынка от ведущей мировой практики составляет один этап, что само по себе не является критическим. Вместе с тем, рынок воздушных перевозок РК, образуемый авиакомпаниями, в существенной степени сдерживается более значимым, в сравнении с ним, отставанием иных сегментов авиатранспортного рынка, образующих его конкурентный сектор - рынками аэропортовых услуг и наземного обслуживания авиаперевозок.

На рынке предоставления комплекса аэропортовых услуг идут процессы разделения (дифференциации) сфер деятельности между аэропортами и аэропортовыми операторами по наземному обслуживанию, а также развиваются интеграционные процессы консолидации аэропортовой деятельности в форме создания и развития сетевых компаний - операторов или управляющих аэропортовых компаний, специализирующихся на управлении аэропортовыми комплексами в совокупности различных аэропортов.

Краткий обзор сферы воздушного транспорта в Казахстане помог составить представление об уровне развития гражданской авиации на сегодняшний день. Формирование казахстанского рынка авиаперевозок находится в стадии развития и такого прогресса, который наблюдается на международном рынке, в ближайшей перспективе сложно ожидать. Однако, все необходимые компоненты для становления конкурентной среды на казахстанском рынке, уже имеются: авиакомпании, аэропорты, операторы наземного обслуживания, экспедиторы и т.д.

Текущее состояние воздушного транспорта

Авиация в Республике Казахстан делится на гражданскую, государственную и экспериментальную авиацию (ст. 6 Закона РК «Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации», далее – Закон об авиации). Рисунок 35 наглядно демонстрирует структуру авиации в РК.

Рисунок 35



Государственная авиация используется для целей обороны, безопасности государства и охраны общественного порядка. Экспериментальная авиация предназначена для использования при проведении проектировочных, экспериментальных работ, а также научно-исследовательских работ и испытаний в сфере авиационного и другого оборудования. Гражданская авиация - это авиация, помимо государственной и экспериментальной, которая используется для: (а) перевозки пассажиров, багажа, грузов и доставки почты (воздушные перевозки); (б) выполнения авиарбот; (с) проведение образовательных, спортивных, социальных мероприятий и развития технического творчества; (d) личного использования эксплуатантом воздушного судна; (е) проведения поисково-спасательных и

аварийно-спасательных работ, а также оказания помощи в случае стихийных бедствий; (f) предоставление авиационных услуг; (g) технического обслуживания и ремонта воздушных судов; (h) осуществления деятельности аэропортов и/или оказания услуг аэродрома; (i) проектирования аэродромов и объектов гражданской авиации.

Основным регулирующим органом в сфере государственной авиации в Казахстане является Министерство обороны Республики Казахстан (ст. 15 Закона об авиации).

Основным регулирующим органом в сфере гражданской и экспериментальной авиации в Казахстане является Комитет по гражданской авиации Министерства по инвестициям и развитию Республики Казахстан (далее - «КГА») (ст. 1.16 и 14 Закона об авиации).

В республике действуют 22 аэропортов, из них 5 задействованы на местных воздушных линиях, 17 допущены к обслуживанию международных рейсов, 11 категорированы по стандартам ИКАО. Государственные пакеты акций аэропортов городов Астана, Костанай, Кокшетау, Петропавловск, Шымкент, Атырау, Актобе и Павлодар находятся в доверительном управлении специализированной компании ТОО Airport Management Group (AMG), созданной по поручению главы государства в ноябре 2013 года в структуре АО «НК КТЖ».

В Казахстане зарегистрировано 50 авиакомпаний, из них 7 задействованы на регулярных перевозках (84 % воздушные суда западного производства), 15 осуществляют нерегулярные перевозки, 3 - по грузовым перевозкам, 27 - выполняют авиационные работы.

По данным Комитета гражданской авиации МИР РК по итогам 1 квартала 2017 года девять авиакомпаний выполняли регулярные/нерегулярные коммерческие полеты. Безусловным лидером является Эйр Астана (884 733 человек перевезено за 1 квартал 2017г), следом SCAT (267 471 человек) и замыкает тройку лидеров авиакомпания Век Air (163 266 человек).

Для удовлетворения потребности населения в воздушном сообщении в соответствии с бюджетной программой на 2017 год, утвержденной постановлением Правительства Республики Казахстан, определены следующие субсидируемые региональные маршруты:

Таблица 35

Наименование авиамаршрута	Выделенная сумма, тенге
Астана-Талдыкорган	160309166
Петропавл-Шымкент	201143659
Шымкент-Кокшетау	180194913
Астана-Урджар	162050285
Алматы - Урджар	84 285 520
Астана-Ушарал	173230988
Кокшетау – Актау	156 350 677
Алматы – Кокшетау	180 015 919
Астана – Петропавловск	65 066 049
Алматы - Петропавловск	216 368 706

Караганда – Кызылорда	112 005 133
Оскемен – Караганда	64 110 061
Астана – Балхаш	87 178 528
Алматы – Балхаш	77 872 083
Оскемен - Семей – Урджар	123 525 191
Оскемен - Зайсан	58 644 809

Источник: Комитет гражданской авиации МИР РК

В Казахстане существует два реестра воздушных судов – Реестр воздушных судов государственной авиации, ведение которого осуществляется Управлением главнокомандующего Силами воздушной обороны Вооруженных Сил Республики Казахстан (ст. 1 Правил регистрации государственных ВС) (далее - «Реестр государственных ВС») и реестр воздушных судов гражданской авиации, который ведется КГА (далее - «Реестр гражданских ВС»). Регистрация воздушного судна в Реестре государственных ВС и в Реестре гражданских ВС регулируется, соответственно, Правилами регистрации государственных ВС и Правилами регистрации гражданских ВС.

Регистрация права собственности на воздушное судно в соответствующем реестре является подтверждением права собственности на соответствующее воздушное судно (ст. 45.3 Закона об авиации). Любые сделки с воздушным судном, зарегистрированным в Реестре гражданских ВС также подлежат регистрации в Реестре гражданских ВС.

Республиканское государственное предприятие «Казаэронавигация» является самым крупным провайдером аэронавигационных услуг в Республике Казахстан. Предприятие создано приказом Министра транспорта и коммуникаций РК от 22 июня 1995 года № 133 в соответствии с постановлением Кабинета Министров РК от 10 мая 1994 года № 489.

Целью деятельности Предприятия является обеспечение потребностей пользователей воздушного пространства РК в аэронавигационном обслуживании и удовлетворение потребности отрасли гражданской авиации в подготовке авиационного персонала и медицинском обеспечении.

Основными видами деятельности «Казаэронавигация» являются:

Организация и обслуживание воздушного движения в воздушном пространстве РК;

Обеспечение безопасности полетов в воздушном пространстве РК;

Эксплуатация радиотехнического обеспечения полетов и связи;

Обеспечение аэронавигационной информацией пользователей воздушного пространства РК.

Система управления безопасностью полётов.

В соответствии со стандартами и рекомендациям ИКАО создана система поисково-спасательного обеспечения полетов на территории РК.

Центр профессиональной подготовки РГП «Казаэронавигация»

Команда Центра профессиональной подготовки (ЦПП) предлагает работодателям и работникам авиационной отрасли современные

сертифицированные программы профессиональной подготовки. Являясь полноправным участником глобальной системы профессиональной подготовки в рамках международной организации гражданской авиации ИКАО, ЦПП определяет ключевым элементом применение и пропаганду международных стандартов обучения.

РГП «Казаэронавигация» состоит из 3 региональных центров (Центрально - Казахстанский Региональный Центр организации воздушного движения, Юго-Восточный Региональный Центр организации воздушного движения и Западно - Казахстанский Региональный Центр организации воздушного движения), 12 филиалов, Медицинского центра и Центра профессиональной подготовки. В настоящее время над территорией Казахстана проходит 90 воздушных трасс общей протяженностью 83 876 километров, из них 87 международных трасс, протяженность которых составляет 82 561 км, остальные 3 - внутренние трассы протяженностью 1 315 км.

Общее количество воздушных коридоров на границе с сопредельными государствами составляет 73:

- с Российской Федерацией – 30
- с Китайской Народной Республикой – 2
- с Кыргызской Республикой – 6
- с Республикой Узбекистан – 30
- с Туркменистаном 2
- с Азербайджанской Республикой – 3

80% воздушных транзитных перевозок иностранных авиакомпаний над территорией Казахстана проходят через 18 основных маршрутов, соединяющих Европу с Юго-Восточной Азией, маршруты с выходом на кроссполярные маршруты Азии (ОАЭ, Индия) в США и Канаду, а также маршруты между Южной Азией (Ближним Востоком) и Европой.

Одним из перспективных направлений транзитных потоков через Казахстан остаются трансконтинентальные полеты из США и Канады в Индию, ОАЭ, Пакистан, Таиланд, Сингапур по «кроссполярным маршрутам», на регулярной основе выполняются полеты авиакомпаниями из ОАЭ, Индии, Пакистана и США.

Деятельность аэронавигационной системы Казахстана характеризуется следующими основными показателями: за 2016 год в воздушном пространстве Республики Казахстан обслужен 226 461 полет, количество обслуженных полетов казахстанских авиакомпаний составило 81 884, иностранных авиакомпаний (транзит и посадка) - 144 577.

За 10 месяцев 2017 года в воздушном пространстве Республики Казахстан количество обслуженных полетов составило 205 958, из них количество выполненных транзитных полетов составило – 98 461, что на 5,4 % больше чем за аналогичный период 2016 года.

Более 50 процентов от общего количества полетов в воздушном пространстве Республики Казахстан являются транзитными.

Основу транзитного движения через воздушное пространство Республики Казахстан составляют полеты авиакомпаний дальнего зарубежья и стран СНГ, выполняющих авиаперевозки из Европы, России в страны Юго-Восточной и Центральной Азии.

При выполнении транзитных полетов из Европы, России в страны Юго-Восточной и Центральной Азии авиакомпании используют различные маршруты:

транссибирская сеть маршрутов (проходит севернее Казахстана, через Россию, Монголию, Китай);

трансасиатская сеть маршрутов (проходит через Россию, Казахстан, Узбекистан, Туркмению);

южная группа маршрутов (проходит южнее Казахстана, через Турцию, страны Закавказья, Иран, Туркмению).

На долю Трансасиатской сети маршрутов проходящей через Казахстан приходится примерно 30 – 40% общего объема транзитного движения между Европой и Азией, что составляет в среднем 300 – 330 воздушных судов с сутки. Остальной объем транзитного трафика проходит по альтернативным маршрутам, пролегающим вне территории Казахстана. Вместе с тем, пропускная способность транзитных маршрутов и в целом системы аэронавигационного обслуживания Республики Казахстан в 5-6 раз превышает существующие объемы воздушного движения.

Таблица 36

Основные участки трасс трансасиатской сети маршрутов проходящих через Казахстан	Расстояние в км	Процент от общего движения в ВП РК
AZABI – TIROM, TIROM - AZABI	414	35%
ARISA/GUTAN – ODIVA, ODIVA – ARISA	1420	15%
ARISA / GUTAN – RULAD, RULAD - ARISA	2445	10%
ARISA / GUTAN – SARIN, SARIN - ARISA	2425	20%
BALUN/GASBI – SARIN, SARIN - BALUN/GASBI	2568	12%
TITUR/LANOR – SARIN, SARIN - TITUR/LANOR	1724	5%
ПРОЧИЕ МАРШРУТЫ	-	3%

Источник: РГП «Казаэронавигация»

Всего более 18-ти основных маршрутов.

В зависимости от текущей навигационной обстановки, метеорологических условий (направления и скорости ветра на высотах), разрешения авиационных властей государств, коммерческой направленности и иных факторов операционные системы планирования LIDO и Flight-dispatcher авиакомпаний планируют полеты, основанные на критериях оптимизации маршрутов.

В этой связи часть заявленных рейсов через ВП РК авиакомпании выполняют по альтернативным маршрутам вне территории Республики Казахстан.

Основными пользователями воздушного пространства Республики Казахстан, выполняющие регулярные транзитные полеты являются:

Узбекские авиалинии, выполняющие до 200 полетов в неделю;

Турецкие авиалинии, выполняющие более 130 полетов в неделю;

Авиакомпания Аэрофлот, выполняющая до 130 полетов в неделю;

Авиакомпания «Уральские авиалинии», выполняющие более 170 полетов в неделю;

Авиакомпания «Cathay Pacific», выполняющая 100 полетов в неделю;

«China Southern» до 100 полетов в неделю;

Авиакомпания «Сибирь» до 100 полетов в неделю;

«Air India», «KLM», «Lufthansa», «Thai airways», «Pakistan airlines», «British airways», «Fin air» выполняющие от 40 до 80 полетов в неделю и др.

Транзитные полеты по основным доходообразующим маршрутам в ВП РК.

Воздушный коридор с точкой пересечения границы между Казахстаном и Китаем – «SARIN», является одним из основных при полетах из Европы в Юго-Восточную Азию и обратно.

Через коридор SARIN в настоящее время выполняются до 70-ти регулярных полетов в сутки следующими иностранными авиакомпаниями:

Таблица 37

КОД ИКАО	НАИМЕНОВАНИЕ АВИАКОМПАНИИ
AFR	AIR FRANCE
AHY	AZERBAIJAN AILINES
AZG	SILK-WAY WEST
BAW	BRITISH AW
BOX	AEROLIGIC CARGO
CPA	CATHAY PACIFIC
CSN	CHINA SOUTHERN
ELY	EL AL ISRAIL AL
KAL	KOREAN AIR
KLM	KLM
MSR	EGYPT AIR
SOO	SOUTHERN AIR
SWR	SWISS AIR
THY	TURKISH AL
VIR	VIRGIN ATLANTIC

Источник: РГП «Казаэронавигация»

Маршрут полета AZABI – TIROM – AZABI.

По данному маршруту выполняются до 45 рейсов в сутки следующими авиакомпаниями:

Таблица 38

КОД ИКАО	НАИМЕНОВАНИЕ АВИАКОМПАНИИ
AIC	AIR INDIA
BAW	BRITISH AW
DLH	LUFTHANSA
FIN	FIN AIR
GEC	LUFTHANSA CARGO
KLM	KLM
PIA	PAKISTAN INTERNATIONAL
SIA	SINGAPURE AL
SVR	URAL AL
SWR	SWISS AIR
THA	THAI AIRWAYS INT
TUA	TURKMENISTAN AL
TYA	TAJMYR AL
UAL	UNITED AL

Источник: РГП «Казаэронавигация»

Воздушный коридор с точкой пересечения границы между Казахстаном и Узбекистаном – «ODIVA».

Данный коридор в постсоветском периоде стал первым альтернативным маршрутом и единственной проходящей через воздушное пространство Республики Казахстан международной воздушной трассой G3 «Волчанка – Хаджитугай». В настоящее время через данный коридор выполняется от 60-ти до 90 полетов в сутки следующими авиакомпаниями:

Таблица 39

КОД ИКАО	НАИМЕНОВАНИЕ АВИАКОМПАНИИ
AFL	AEROFLOT
AIC	AIR INDIA
FIN	FIN AIR
HVN	VIETNAM AIRLINES
KLM	KLM
PIA	PAKISTAN INTERNAT
SBI	SIBIR AL
SDM	GTK RUSSIA
SIA	SINGAPURE AL
SMR	SOMON AIR
THA	THAI AIRWAYS INT
UTA	UT AIR
UZB	UZBEKISTAN AIRWAYS
VIR	VIRGIN ATLANTIC
И другие	

Источник: РГП «Казаэронавигация»

Также через воздушное пространство Республики Казахстан выполняются транзитные полеты с использованием кроссполярных

маршрутов из США и Канады в Индию, Пакистан, Объединенные Арабские Эмираты, Сингапур (рисунок 36).

Данные полеты выполняются на регулярной основе следующими авиакомпаниями:

- «EMIRATES» (Объединенные Арабские Эмираты) по маршруту Дубай – Лос-Анджелес, Дубай – Сан-Франциско, Дубай – Хьюстон до 20 рейсов в неделю;

- «UNITED AIRLINES» (США) по маршруту Нью-Йорк – Дели – Нью-Йорк, Нью-Йорк – Мумбай – Нью-Йорк до 30 рейсов в неделю;

- «AIR INDIA» (Индия) по маршруту Дели-Нью-Йорк-Дели, Дели-Торонто-Дели, Мумбай – Нью-Йорк - Мумбай до 40 рейсов в неделю;

- «PAKISTAN AIRLINES» (Пакистан) по маршруту Торонто – Карачи, Торонто – Лахор, Нью-Йорк – Лахор до 8 рейсов в неделю;

- «SINGAPORE AIRLINES» (Сингапур) по маршруту Нью-Йорк – Сингапур 2-4 рейса в неделю.

Итого через воздушное пространство Республики Казахстан выполняются до 100 рейсов в неделю из США и Канады в Индию, Пакистан, Объединенные Арабские Эмираты, Сингапур.

Маршруты трансконтинентальных полетов в сторону Северной Америки проходят по воздушным трассам с выходом на кроссполярные маршруты ОВД в точках на границе с Российской Федерацией:

AKALI – NELTI,

LANOR – AKALI,

а также и по трансазиатской сети маршрутов:

ODIVA – ARISA, AZABI – TIROM.

Рисунок 36

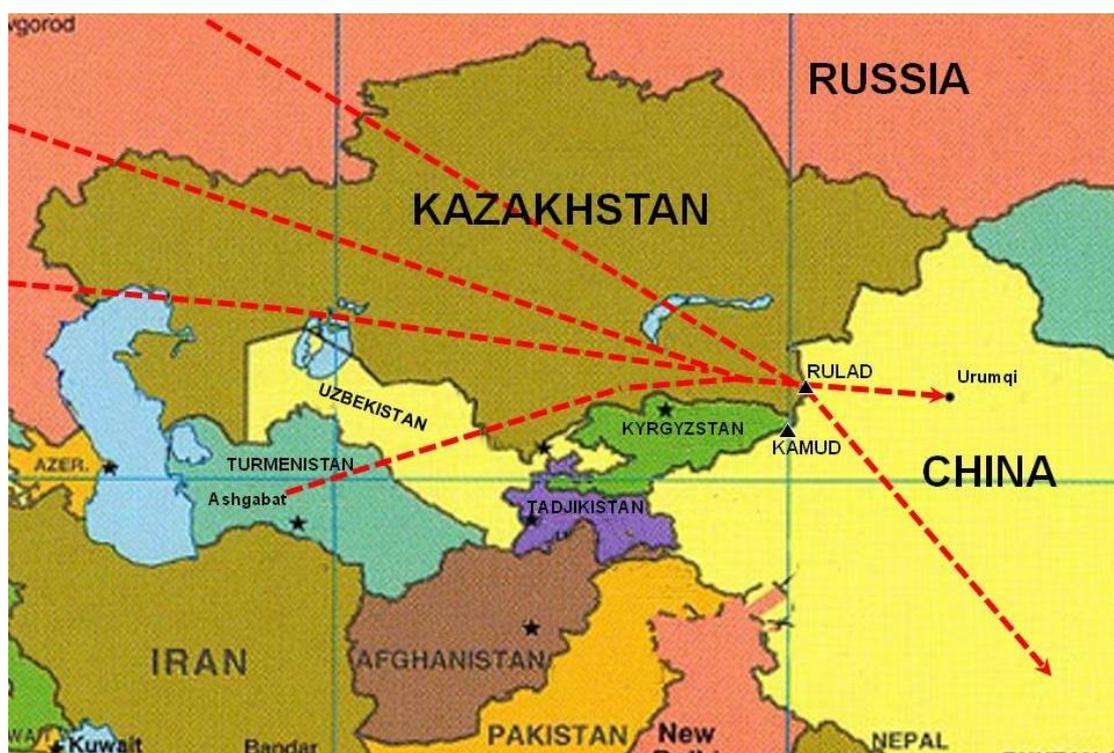


Источник: РГП «Казэронавигация»

Воздушный коридор с точкой пересечения южной границы между Казахстаном и Китаем – «RULAD».

Данный коридор используется авиакомпаниями для полетов из Европы, Азии и Казахстана (Алматы, Шымкент) на Гуанчжоу, Гонгконг, Урумчи, Шанхай. Ранее южный коридор с Китаем проходил через точку REVKI и имел малую привлекательность для авиакомпаний (до 25 полетов в сутки), которые предпочитали использовать коридор KAMUD, расположенный между Киргизской Республикой и Китаем (рисунок 37).

Рисунок 37



Источник: РГП «Казэронавигация»

После ввода с 24 июня 2011 года нового коридора через геоточку RULAD, привлекательность полетов по маршрутам из Европы, Азии и Казахстана (Алматы, Шымкент) на Гуанчжоу, Гонгконг, Урумчи, Шанхай значительно возросла из-за сокращения полетного расстояния и уменьшения нижнего безопасного эшелона по сравнению с геоточками REVKI и KAMUD. На данный момент через коридор RULAD проходит 45 и более воздушных судов в сутки.

Обзор рынка гражданской авиации демонстрирует сложность организации данной сферы транспорта. Высокие требования к безопасности полетов диктуют создание многоступенчатой системы получения разрешения на осуществление деятельности в авиации. Вместе с тем, можно отметить и положительные тенденции - число авиакомпаний на внутреннем рынке растет.

Анализ государственного отраслевого регулирования

В Республике Казахстан, авиационная отрасль регулируется следующими основными законодательными актами:

1) Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок (Монреаль, 28 мая 1999 года), (ратифицированная Законом Республики Казахстан № 297-V от 19 марта 2015 года) (далее – «Монреальская конвенция»);

2) Конвенция о международной гражданской авиации, Чикаго, 7 декабря 1944 года (ратифицированная Постановлением Верховного Совета Республики Казахстан № 1503-ХІІ от 2 июля 1992 года) (далее - «Чикагская конвенция»);

3) Конвенция о международных гарантиях в отношении подвижного оборудования (Кейптаун, 16 ноября 2001 года), ратифицированная Законом О ратификации Конвенции о международных гарантиях в отношении подвижного оборудования и Протокола по авиационному оборудованию к Кейптаунской конвенции № 29-V от 5 июля 2012 (далее - «Закон о ратификации») (далее - «Кейптаунская конвенция»);

4) Протокол по авиационному оборудованию, ратифицированный Законом о ратификации (далее - «Авиационный протокол»);

5) Конституция Республики Казахстан от 30 августа 1995 года;

6) Гражданский кодекс Республики Казахстан (Общая часть от 27 декабря 1994 года; Особенная часть от 1 июля 1999 года) (далее - «Гражданский кодекс»);

7) Предпринимательский Кодекс Республики Казахстан № 375-V от 29 октября 2015 г. (далее - «Предпринимательский Кодекс»);

8) Закон Республики Казахстан «О транспорте в Республики Казахстан» № 156-ХІІІ от 21 сентября 1994 года;

9) Закон Республики Казахстан «Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации» № 339-IV от 15 июля 2010 года (далее - «Закон об авиации»);

10) Приказ и.о. Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан «Об утверждении сертификационных требований к эксплуатантам гражданских воздушных судов» № 153 от 24 февраля 2015 года (далее - «Приказ о сертификационных требованиях»);

11) Приказ Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан «Об утверждении Правил сертификации и выдачи сертификата эксплуатанта гражданских воздушных судов» № 1061 от 10 ноября 2015 года (далее - «Правила сертификации эксплуатантов ВС»);

12) Приказ Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан «Об утверждении Правил перевозки пассажиров, багажа и грузов на воздушном транспорте» № 540 от 30 апреля 2015 года (далее - «Правила воздушных перевозок»);

13) Постановление Правительства Республики Казахстан «Об утверждении Правил расследования авиационных происшествий и

инцидентов» № 828 от 18 июля 2011 года (далее - «Правила расследования в гражданской авиации»);

14) Приказ Министра обороны Республики Казахстан «Об утверждении Правил расследования авиационных происшествий и инцидентов в государственной авиации Республики Казахстан» № 145 от 18 марта 2015 года (далее - «Правила расследования в государственной авиации»);

15) Приказ Министра обороны Республики Казахстан «Об утверждении Правил регистрации воздушных судов государственной авиации Республики Казахстан» № 220 от 18 мая 2011 года (далее - «Правила регистрации государственных ВС»);

16) Приказ Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан «Об утверждении Правил государственной регистрации гражданских воздушных судов Республики Казахстан прав на них и сделок с ними, а также форм документов, удостоверяющих права на них» № 613 от 18 сентября 2012 года (далее - «Правила регистрации гражданских ВС»).

Закон об авиации является основным законодательным актом, регулирующим сферу авиации в Казахстане. В нем изложены нормы, касающиеся: государственного регулирования и государственного контроля управления воздушным пространством и авиацией; организации управления воздушным пространством, международных полетов, воздушных судов, работы авиационного персонала, эксплуатантов, аэропортов, воздушных перевозок и авиационных работ; а также юридической ответственности в сфере воздушных перевозок, действий и мероприятий, влияющих на услуги по организации полетов, авиационные происшествия и их расследования, аварийно-спасательные работы в отношении воздушных судов, пассажиров и членов экипажа.

Вопросы авиационной безопасности в сфере гражданской и экспериментальной авиации регулируются:

- Законом РК «Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации»;

- Постановлением Правительства Республики Казахстан «Об утверждении Правил авиационной безопасности» № 746-ДСП от 25 июля 2003 года (далее - «Правила авиационной безопасности»);

- Постановлением Правительства Республики Казахстан «Об утверждении Программы по безопасности полетов в сфере гражданской авиации» № 136 от 11 марта 2016 года;

- Приказом Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан «Об утверждении Типовых инструкций по управлению безопасностью полетов эксплуатантов гражданских воздушных судов, в аэропортах, при обслуживании воздушного движения, при техническом обслуживании воздушных судов» № 173 от 28 марта 2011 года.

Вопросы авиационной безопасности в сфере гражданской и экспериментальной авиации находятся в ведении КГА.

Вопросы авиационной безопасности в сфере государственной авиации регулируются:

- Законом об авиации;
- Правилами авиационной безопасности.

Основным регулирующим органом в отношении авиационной безопасности в сфере государственной авиации является Министерство обороны Республики Казахстан.

В соответствии с приказом и.о. Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 14 октября 2014 года № 63 Комитет гражданской авиации является ведомством, осуществляющим регулятивные, реализационные и контрольные функции, а также участвующим в выполнении стратегических функций Министерства в области гражданской авиации.

Основными задачами Комитета являются:

1) реализация основных направлений государственной политики в области использования воздушного пространства и деятельности гражданской и экспериментальной авиации;

2) государственное регулирование и государственный контроль и надзор за использованием воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности гражданской и экспериментальной авиации;

3) обеспечение безопасного использования воздушного пространства Республики Казахстан его пользователями, выполнение полетов без угрозы жизни или здоровью людей, окружающей среде, интересам государства;

4) установление общих принципов осуществления деятельности, связанной с использованием воздушного пространства и выполнением полетов;

5) удовлетворение потребностей экономики Республики Казахстан и граждан в авиационных услугах.

Согласно внесенным в Предпринимательский кодекс изменениям, разделены понятия монопольных и социально-значимых услуг. Комитет по регулированию естественных монополий, защите конкуренции и прав потребителей Министерства национальной экономики РК продолжит контролировать оказание социально-значимых услуг, но не регулировать их. Это кардинально новый подход к системе взаимоотношений компаний, оказывающих доминантные услуги, с их партнерами. В связи с данными изменениями в Комитете гражданской авиации Министерства по инвестициям и развитию Республики Казахстан образовалось Управление экономического анализа и отраслевого регулирования.

В октябре 2017 года вступил в силу Совместный приказ и.о. Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 31 июля 2017 года № 516 и Министра национальной экономики Республики Казахстан от 24 августа 2017 года № 311 «Об утверждении Правил осуществления наземного обслуживания в аэропортах».

Для развития конкуренции наземного обслуживания в аэропортах было проведено разделение аэропортовой деятельности на аэродромное обслуживание и наземное, которое обеспечит разграничение сфер деятельности лиц, занимающихся аэропортовой деятельностью. Также законодательно установлена возможность самостоятельно авиакомпаниями осуществлять услуги наземного обслуживания для собственных нужд.

Аэродромным обслуживанием признается вид аэропортовой деятельности, отнесенной законодательством Республики Казахстан о естественных монополиях к регулируемым услугам аэропорта, и осуществляемой эксплуатантом аэропорта. Наземным обслуживанием признается вид аэропортовой деятельности осуществляемой эксплуатантом аэропорта и (или) поставщиком услуг наземного обслуживания, а также авиакомпанией, самостоятельно обслуживающей свои воздушные суда, пассажиров, багаж, грузы и почту.

При количестве обслуженных пассажиров в аэропорту менее двух миллионов человек в год эксплуатант аэропорта может допускать поставщика услуг наземного обслуживания на территорию аэропорта в соответствии с правилами осуществления наземного обслуживания в аэропортах.

С 1 января 2019 года при количестве обслуженных пассажиров в аэропорту более двух миллионов человек в год эксплуатант аэропорта будет обязан допустить поставщика услуг наземного обслуживания, оказывающего их на территории аэропорта, для оказания услуг, входящих в наземное обслуживание.

Договор, заключаемый эксплуатантом аэропорта с поставщиком услуг наземного обслуживания или авиакомпанией, самостоятельно обслуживающей свои воздушные суда, пассажиров, багаж, груз и почту, должен предусматривать оплату компенсационного платежа за пользование объектами инфраструктуры, оборудованием и техническими средствами аэропорта в соответствии с типовым договором на оказание услуг наземного обслуживания.

Количество оказанных государственных услуг в сфере гражданской авиации

Таблица 40

п/п	Выполняемые мероприятия	Всего
1	Количество оказанных государственных услуг – всего, <i>в том числе:</i>	14 859
1.1.	Количество государственных услуг, оказанных в самом государственном органе (подведомственной организации) в бумажной форме	10 684
1.2.	Количество государственных услуг, оказанных в государственном органе (подведомственной организации) в бумажной форме, но <u>которые могли быть оказаны</u> через ПЭП и	

	(или) ЦОНЫ	
1.3.	Количество государственных услуг, оказанных через ЦОНЫ	0
1.4.	Количество государственных услуг, оказанных в электронном виде – всего, <i>в том числе:</i>	4 175
1.4.1.	Количество государственных услуг оказанных в электронном виде через ПЭП	0
1.4.2.	Количество государственных услуг, оказанных в электронном виде через ГБД «Е-лицензирование»	4 175
2	Количество государственных услуг, включенных в Реестр государственных услуг	
3	Количество утвержденных стандартов государственных услуг	
4	Количество утвержденных регламентов государственных услуг	
5	Количество государственных услуг, оказанных с нарушением установленных сроков – всего, в том числе:	14
5.1.	Количество государственных услуг, оказанных с нарушением установленных сроков государственным органом (подведомственной организацией) в бумажном виде – всего, <i>в том числе по видам услуг:</i>	
5.2.	Количество государственных услуг, оказанных с нарушением установленных сроков через ЦОНЫ – всего, в том числе по видам услуг:	
5.2.2.	Наименование государственной услуги	
5.2.3.	Наименование государственной услуги	
...		
5.3.	Количество государственных услуг, оказанных с нарушением установленных сроков в электронном виде – всего, в том числе по видам услуг:	14
.3.1.	5 <i>Выдача сертификата воздушного судна по шуму</i>	1
.3.2.	5 <i>Выдача разрешения на использование радиопередающей аппаратуры</i>	4
5.3.3.	<i>Выдача свидетельства на выполнение авиационных работ</i>	1
5.3.4.	<i>Выдача сертификата летной годности гражданского воздушного судна</i>	1
5.3.5.	<i>Выдача решения о признании сертификата летной годности гражданских воздушных судов, выданных иностранным государством</i>	2
5.3.6.	<i>Выдача сертификата авиационного учебного центра гражданской авиации</i>	2

5.3.7.	Выдача сертификата организации по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники гражданской авиации	2
5.3.7.	Выдача разрешения на выполнение специального полета	1

Источник: Комитет гражданской авиации МИР РК

Наряду с национальным законодательством сфера гражданской авиации регулируется и международными актами. Основопологающим международным соглашением является Конвенция о Международной гражданской авиации или Чикагская конвенция. Конвенция устанавливает основные принципы, позволяющие осуществлять международные перевозки воздушным транспортом.

Международная организация гражданской авиации (ИКАО) осуществляет надзор за выполнением положений Конвенции. ИКАО является специализированным учреждением Организации Объединённых Наций (ООН). Приложения к Конвенции на сегодняшний день включают более 12 тыс. международных Стандартов и положений Рекомендуемой практики (SARPS), все из которых приняты 191 (на данный момент) государством – членом ИКАО на основе консенсуса.

Чикагская конвенция была ратифицирована Казахстаном в 1992 году. В настоящее время членами ИКАО являются 191 государство. ИКАО работает со всеми ее участниками и отраслевыми группами для достижения консенсуса в стандартах и рекомендуемой практике международной гражданской авиации в поддержку безопасной, эффективной, надежной, экономически устойчивой и экологически ответственной гражданской авиации. Данные стандарты и рекомендуемая практика и политика используется государствами-членами ИКАО для обеспечения того, что их внутренние операции и регулятивное поле гражданской авиации соответствуют глобальным нормам, которые в свою очередь разрешают выполнение более чем 100,000 ежедневных полетов в глобальной сети авиации для безопасной и надежной работы в каждом регионе мира.

Казахстан состоит в Европейском/Североатлантическом (EUR/NAT) региональном бюро ИКАО. Данное бюро расположено в Париже и занимается продвижением и мониторингом Стандартов и рекомендуемых практик (SARPs) ИКАО в 56 государствах региональной аккредитации. Перед Казахстаном, как перед членом ИКАО есть обязательства по соблюдению данных требований по применению Стандартов и рекомендуемых практик ИКАО.

Кроме того, Согласно положениям Договора о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 года государства-члены осуществляют скоординированную (согласованную) транспортную политику, направленную на обеспечение экономической интеграции, последовательное и поэтапное формирование единого транспортного пространства на принципах конкуренции, открытости, безопасности, надежности,

доступности и экологичности. В реализацию данной нормы были утверждены Основные направления и этапы реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики.

В настоящее время в рамках сотрудничества в области воздушного транспорта разрабатываются следующие документы:

- НИР «Разработка стратегии поэтапного формирования общего рынка услуг воздушного транспорта Евразийского экономического пространства».

- Решение Коллегии ЕЭК «О введении обязательного предварительного информирования о товарах, ввозимых на единую таможенную границу ТС воздушным транспортом.

Вместе с тем, создание единого воздушного пространства Евразийского экономического союза в соответствии с утвержденными Дорожной картой сроками переносится на 2025 г. Ранее формирование единого воздушного пространства ЕАЭС планировалось завершить в 2020 г.

Формирование единого воздушного пространства подразумевает снятие ограничений на число назначенных авиакомпаний и частотность рейсов.

Как показывает анализ государственного регулирования, гражданская авиация подчиняется требованиям, как национального законодательства, так и международного. Кроме того, с участием Казахстана в таких международных организациях, как ВТО и ЕАЭС, создают условия для вхождения на рынок гражданской авиации иностранных авиакомпаний, что, безусловно, повлияет на положение отечественных авиакомпаний на рынке и развитие конкуренции.

Анализ динамики основных экономических показателей развития с 2012 по 2016 гг

Воздушный транспорт, несмотря на ситуацию в экономике демонстрирует положительную динамику по основным показателям: перевозки грузов и пассажиров.

Безусловно, перевозки грузов авиатранспортом развиты в недостаточной мере в Казахстане, но, тем не менее, за рассматриваемый период ежегодный рост объема перевозок в среднем составил 0,9 %. В 2015 году наблюдается снижение перевозок грузов авиа сообщением на 9,9 % к 2014 году, но в 2016 году этот показатель вырос на 4,9 % к уровню 2015 года (рисунок 38).

Перевозки пассажиров воздушным транспортом за рассматриваемый период ежегодно растут в среднем на 7,5 %. В 2014 году рост составил 9 %, в 2015 – 8,9 % и в 2016 – 1,7 % (таблица 41, рисунок 39).

Таблица 41

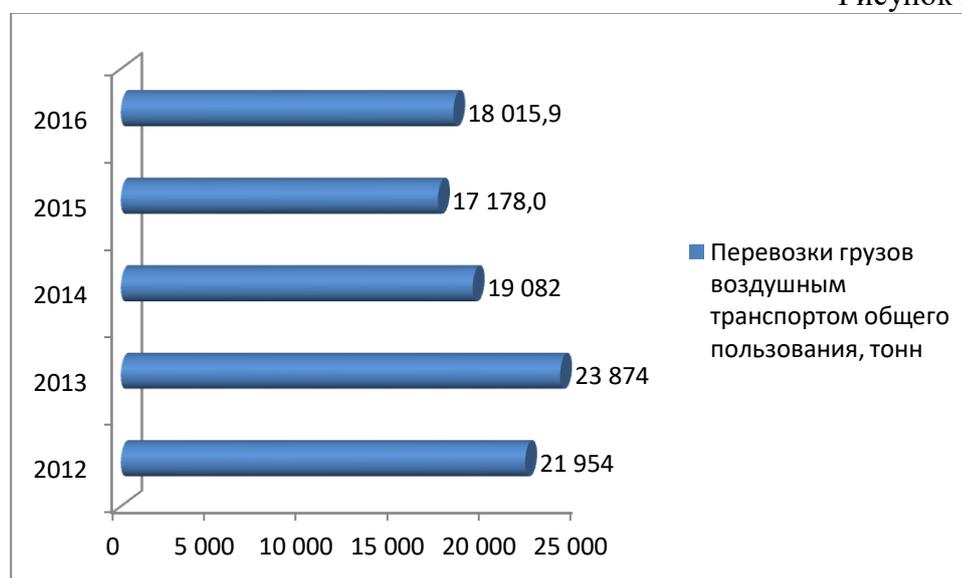
Показатели	2012	2013	2014	2015	2016
-------------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------

Перевозки грузов воздушным транспортом общего пользования, тонн	21 954	23 874	19 082	17 178,0	18 015,9
Грузооборот воздушного транспорта общего пользования, тыс.ткм	59 462,2	63 130,1	49 273,3	42 699,9	42 903,5
Перевозки пассажиров воздушным транспортом общего пользования, тыс. чел	4 512,0	4 985,6	5 434,6	5 922,8	6 021,7
Пассажирооборот воздушного транспорта общего пользования, млн.пкм	8 622,6	9 687,8	10 586,3	11 153,3	11 313,0

Источник: Комитет статистики МНЭ РК

Динамика перевозки грузов воздушным транспортом общего пользования

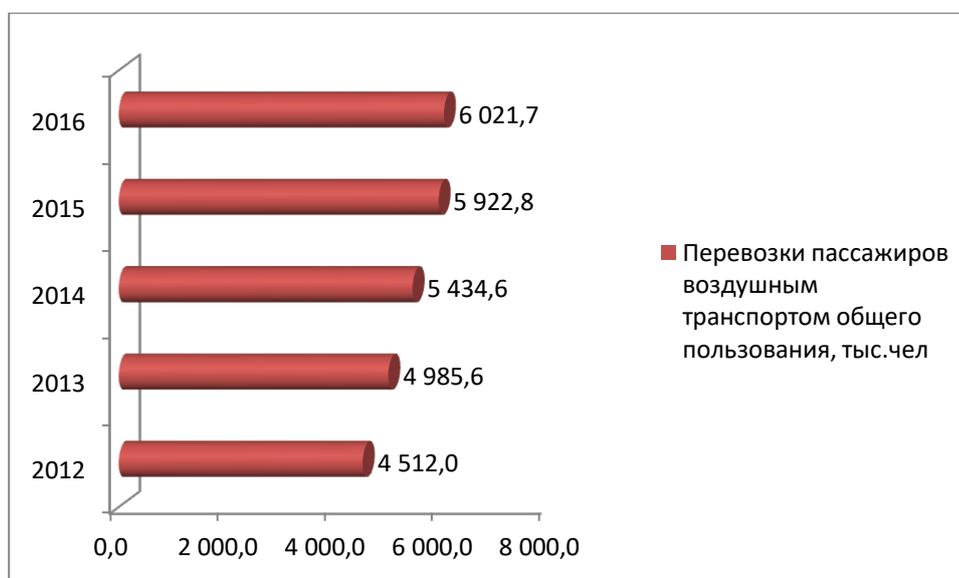
Рисунок 38, тонн



Источник: Комитет статистики МНЭ РК

Динамика перевозки пассажиров воздушным транспортом общего пользования

Рисунок 39, тыс.чел



Источник: Комитет статистики МНЭ РК

В 2016 году воздушным транспортом было перевезено 18015,9 тонн грузов и багажа и 6021,7 тыс.человек. При этом большая часть доходов формируется на международных направлениях: более 70 % доходов от перевозки грузов и более 60 % от перевозки пассажиров в 2016 году получено от международных направлений (таблица 42, рисунок 40).

Основные показатели работы воздушного транспорта за 2016 год по видам сообщений

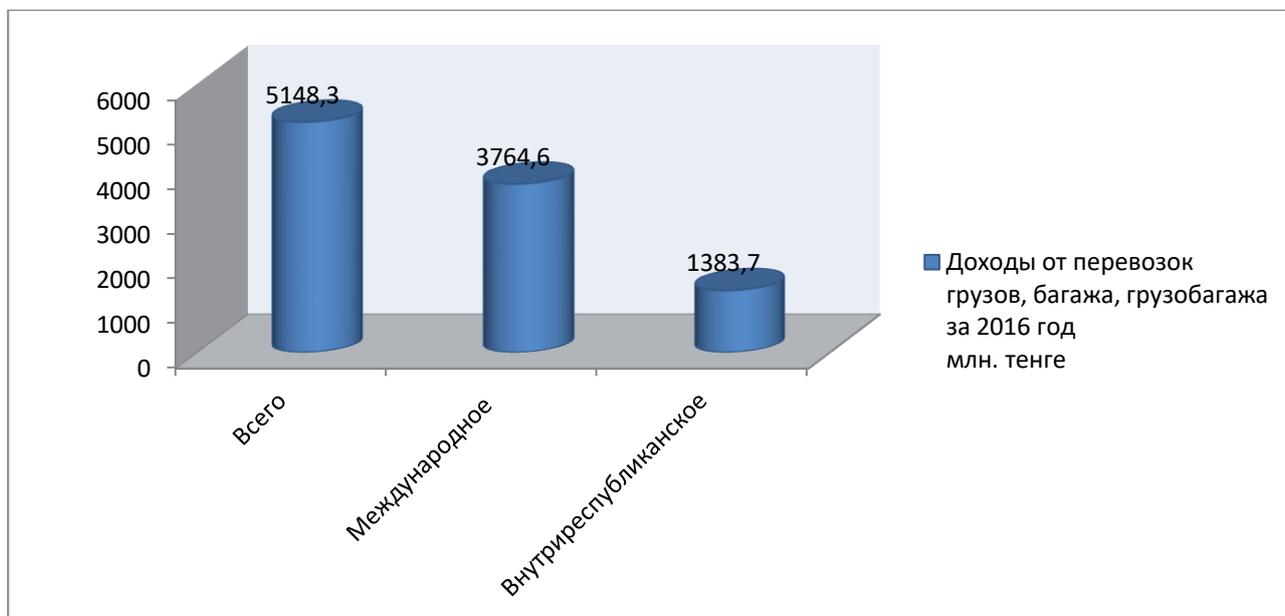
Таблица 42

Показатель	Всего	Международное	Внутри республиканское
Доходы от перевозок грузов, багажа, грузобагажа, млн. тенге	5148,3	3764,6	1383,7
Перевезено грузов, багажа, грузобагажа, тонн	18015,9	8169	9846,9
Грузооборот, млн. ткм	42,9	30,7	12,2
Доходы от перевозок пассажиров, млн. тенге	227289,4	143582,3	83707
Перевезено пассажиров, тыс. человек	6021,7	2078,5	3943,1
Пассажирооборот, млн. пкм	11313	6402	4911

Источник: Комитет статистики МНЭ РК

Доходы от перевозок грузов, багажа, грузобагажа за 2016 год

Рисунок 40



Источник: Комитет статистики МНЭ РК

Производственные показатели деятельности воздушного транспорта в 2016 году демонстрируют следующую картину. Несмотря на высокую доходность международных направлений, внутренние рейсы регулярных авиаперевозок двукратно превышают международные по таким показателям, как: отправление воздушных судов и налет часов (таблица 43).

Основные показатели работы воздушного транспорта за 2016 год

Таблица 43

Регулярные авиаперевозки	международные	внутренние
Самолето-километры, тыс. км	59 773,0	56 300,8
Отправления воздушных судов, единиц	22 348,0	49 713,0
Налет часов, часов	75 678,0	79 690,3
Выполненные пассажиро-километры, тыс. пкм	5 645 601,0	4 807 081,1
Располагаемые кресло-километры, тыс. пкм	9 263 571,0	6 753 265,5
Выполненные тонно-километры, тыс. ткм	30 533,0	12 187,8
Располагаемые тонно-километры, тыс. ткм	352 426,0	351 897,1
Нерегулярные (чартерные) авиаперевозки		
Самолето-километры, тыс. км	4 636,4	3 082,4
Отправления воздушных судов, единиц	1 968,0	8 805,0
Налет часов, часов	7 210,7	7 611,8
Выполненные пассажиро-километры, тыс. пкм	756 444,9	103 890,2
Располагаемые кресло-километры, тыс. пкм	748 058,3	50 395,1

Выполненные тонно-километры, тыс. ткм	x	x
Располагаемые тонно-километры, тыс. ткм	x	1 849,2

Источник: Комитет статистики МНЭ РК

В таблице 44 представлены данные по количеству международных сообщений в регионах за 2016 год. Безусловным лидером является г.Алматы - 2016 году было выполнено 278 рейсов или 45,5 % от всех рейсов, выполненных в РК. На втором месте Мангистау – 83 и на третьем Западный Казахстан – 65.

Число международных авиасообщений за 2016 год

Таблица 44

	Всего выполнено	в том числе	
		Выполнено национальными воздушными судами	Выполнено иностранными воздушными судами
Всего по РК	610	267	343
Актобе	14	x	x
Атырау	6	5	1
Западный Казахстан	65	x	x
Жамбыл	12	7	5
Караганда	26	x	x
Костанай	4	3	1
Мангистау	83	59	24
Южный Казахстан	40	x	x
Павлодар	8	x	x
Восточный Казахстан	31	19	12
Астана	43	x	x
Алматы	278	x	x

Источник: Комитет статистики МНЭ РК

Структура доходов авиакомпаний за 2016 год свидетельствует о том, что авиакомпании Казахстана наряду с основной деятельностью по перевозке пассажиров и грузов, осуществляют и вспомогательные виды деятельности (таблица 45).

Доходы авиакомпаний за 2016 год

(данные по зарегистрированным в Республике Казахстан авиаперевозчикам)

Таблица 45

	Доходы - всего, млн. тенге	в том числе				Кроме того - доходы от нетранспортной деятельности, млн. тенге
		перевозок пассажиров	перевозок грузов, багажа, грузобагажа	вспомогат. трансп. деят-ти	сдачи в аренду транспортных средств с водителем (с экипажем)	
Всего по РК	233 771,7	227 289,4	5 148,3	1 324,2	9,8	544,7

Актобе	-	-	-	-	-	х
Алматы	1 506,0	1 232,7	-	273,3	-	-
Атырау	20,8	20,8	-	-	-	1,8
Западный Казахстан	11 266,5	х	х	-	-	-
Жамбыл	-	-	-	-	-	265,1
Караганда	1 124,4	х	-	х	х	х
Южный Казахстан	38 766,9	38 401,1	х	-	-	-
Астана	1 838,6	1 838,6	-	-	-	х
Алматы	179 248,6	173 864,1	4 727,6	648,4	8,4	212,5

Источник: Комитет статистики МНЭ РК

Типы воздушных судов, используемых в Казахстане, представленные в таблице 46, наглядно демонстрируют лидеров рынка авиаперевозок. Это авиакомпании Эйр Астана и SCAT.

Парк воздушных судов Казахстана

Таблица 46

Авиакомпания	Типы воздушных судов	Назначение
Эйр Астана	БОИНГ 767-ER, БОИНГ 757-200, ЭРБАС А320neo, ЭРБАС А320, ЭРБАС А321, ЭРБАС А319, ЭРБАС А190, ЭМБРАЕР 190	Пассажирские и грузовые перевозки
SCAT	БОИНГ 767-300, БОИНГ 757-200, БОИНГ 737-700NG, БОИНГ 737-300, БОИНГ 737-500, БОМБАРДИЕР CRJ200.	Пассажирские и грузовые перевозки
Казак эир	БОМБАРДИЕР Q400	Пассажирские и грузовые перевозки
Бек эир	ФОККЕР100	Пассажирские и грузовые перевозки
Жетысу	ЯК40	Пассажирские и грузовые перевозки
Жезказган эир	ЯК40	Пассажирские и грузовые перевозки
Южное небо	АН2, АН24	Пассажирские и грузовые

Источник: Комитет гражданской авиации МИР РК

Сведения, представленные в таблице 47, наглядно показывают, что город Алматы во всех отношениях является лидером среди других городов и регионов Казахстана. Третья часть от всех отправленных и принятых пассажиров в Казахстане за 2016 год приходится на международный аэропорт города Алматы. При этом, несмотря на то, что Астана не вошла в тройку лидеров по количеству международных авиасообщений в 2016 году, аэропорт Астаны принял и отправил более 3 миллионов человек и находится по этому показателю на втором месте после аэропорта г.Алматы.

Перевозки грузов и пассажиров через международные аэропорты Республики Казахстан за 2016 год

Таблица 47

Регион	Количество пассажиров, человек			Объем грузов (включая почту) - всего, тонн	
	Отправленные	Принятые	Прямой транзит	Отправленные	Принятые
Всего по РК	6 133 831	6 024 542	20 206	17 621,4	51 954,1
Акмола	6 903	7 310	-	2,4	4,3
Актобе	169 275	168 863	3 178	125,5	528,2
Алматы	13 220	13 548	-	-	-
Атырау	313 660	310 944	-	332,0	1 062,6
Западный Казахстан	94 137	95 063	-	96,0	332,2
Жамбыл	28 332	26 840	-	301,8	-
Караганда	125 417	123 652	-	153,9	1 643,6
Костанай	58 514	58 700	-	37,1	182,4
Қызылорда	97 122	100 666	-	20,4	106,0
Мангистау	432 748	433 057	17 028	375,0	3 354,0
Южный Казахстан	312 759	308 621	-	3 091,5	497,3
Павлодар	87 252	89 798	-	50,7	256,5
Северный Казахстан	2 087	1 922	-	0,3	6,4
Восточный Казахстан	178 157	174 691	-	127,2	483,9
Астана	1 764 870	1 681 795	-	2 051,4	8 027,3
Алматы	2 449 378	2 429 072	-	10 856,3	35 469,5

Источник: Министерство по инвестициям и развитию Республики Казахстан. Данные аэропортов включают количество пассажиров и грузов, перевезенных иностранными авиакомпаниями

Количество происшествий на воздушном транспорте играет немаловажную роль для представления о состоянии безопасности. В таблице 48 представлена информация о количестве происшествий в авиации за период с 2012 по 2016 годы.

Происшествия на воздушном транспорте

Таблица 48

	2012	2013	2014	2015	2016
Число происшествий, единиц	2	3	3	7	3
Погибло, человек	9	24	2	8	7
члены экипажа	6	7	2	5	3
пассажиры	3	17	-	3	4
Ранено, человек	-	-	1	1	-
члены экипажа	-	-	-	-	-
пассажиры	-	-	1	1	-

Источник: Комитет статистики МНЭ РК

Анализ основных экономических показателей развития воздушного транспорта республики демонстрирует устойчивый рост в отрасли по основным показателям развития: перевозки пассажиров и грузов.

Наблюдается развитие конкуренции на рынке авиаперевозок пассажиров за счет появления новых авиакомпаний и расширения маршрутной сети.

Анализ конкурентной среды

Конкурентный сектор казахстанского авиатранспортного рынка, взятый в совокупности образующих его сегментов - авиакомпаний, аэропортов и операторов наземного обслуживания авиаперевозок, на современном этапе значительно отстает от общемировых отраслевых тенденций в части темпов развития существующих интеграционных процессов. Соответственно, к числу приоритетных задач необходимо отнести разработку системы организационно - экономических механизмов, обеспечивающих повышение конкурентоспособности и экономической эффективности отрасли воздушного транспорта на основе развития механизмов интеграции и консолидации в основных производственно-технологических сегментах авиатранспортного рынка, с учетом выделенных этапов в его развитии.

Вместе с тем, первые шаги к развитию конкуренции на рынке авиаперевозок уже сделаны. В рамках приватизации дочерних предприятий фонда «Самрук-Казына» планируется реализация долей Air Astana и Qazaq Air. Размещение акций Air Astana запланировано на конец 2017 года или на первую половину 2018 года. Два действующих акционера авиакомпании Air Astana совокупно продадут 50 % акций – по 25 % каждый. После IPO у «Самрук-Казыны» и BAE Systems останется 26 % и 24 % соответственно.

При этом половина из приватизируемой доли (то есть 25 %) будет продана только казахстанскому инвестору, чтобы сохранить статус национального авиаперевозчика. В соответствии с межправительственным соглашением об авиасообщениях 51 % акций должны сохраниться в руках казахстанских инвесторов.

Немаловажную роль в конкурентоспособности отечественных авиакомпаний играет вступление Казахстана в ЕАЭС. Так, на сегодняшний день общий парк воздушных судов (далее – ВС) государств-членов ЕАЭС составляет 719 единиц, международных аэропортов – 82.

Таблица 49

Страна	Количество ВС	Количество международных аэропортов
Россия	603	54
Беларусь	30 (Белавия)	7
Казахстан	58 (30-Эйр Астана, 20 – Скат, 8 – БекЭйр)	17
Киргизия	17	2
Армения	11 (Armavia)	2

Источник: Евразийская экономическая комиссия

Казахстанские авиакомпании выполняют регулярные рейсы в РФ по 16 направлениям:

- Эйр Астана – 9 направлений;
- Скат -7 направлений.

Со стороны РФ регулярные рейсы в РК выполняют 7 авиакомпаний, эксплуатирующие 17 маршрутов:

- Аэрофлот- 10;
- Сибирь – 4;
- Россия – 2;
- Руслайн- 1;
- Ираэро – 1;
- Аэропорт Оренбург – 1 направление.

Казахстанские авиаперевозчики выполняют регулярные рейсы в 13 городов Российской Федерации: Москва, Санкт-Петербург, Новосибирск, Омск, Самара, Махачкала, Екатеринбург, Астрахань, Ростов, Краснодар, Минеральные Воды, Казань, Оренбург.

Российские авиаперевозчики выполняют регулярные рейсы в 11 городов Казахстана: Астана, Алматы, Актау, Актобе, Атырау, Шымкент, Костанай, Кокшетау, Караганда, Павлодар, Усть-Каменогорск.

Анализ конкурентной среды рынка авиации наглядно показывает, что на развитие конкуренции в Казахстане влияют не только внутренние факторы, но и внешние, такие как вступление в Казахстана в ВТО и ЕАЭС.

Анализ сильных и слабых сторон отрасли (SWOT-анализ)

Таблица 50

Сильные стороны	Слабые стороны
<p>Складывающаяся практика привлечения экспертного сообщества к разработке нормативных документов в сфере гражданской авиации</p> <p>Самостоятельное развитие авиапредприятий</p> <p>Поэтапный переход на функционирование гражданской авиации по международным стандартам</p> <p>Высокая скорость доставки пассажиров/грузов</p>	<p>Высокая стоимость авиатоплива</p> <p>Дорогостоящее обновление авиапарка;</p> <p>Низкая покупательная способность населения Казахстана;</p> <p>Недостаточная поддержка государством данной отрасли.</p> <p>Отсутствие прозрачного механизма распределения авиационного топлива</p>
Возможности	Угрозы
<p>Применение авиакомпаниями новых модернизированных самолетов, позволяющих сокращать расход авиатоплива</p>	<p>Слабая валюта и волатильность цен на сырьевые товары</p> <p>Рост цен на традиционных</p>

<p>Увеличение потребности в авиаперевозках</p> <p>Возможность закупа основных средств (самолетов) в лизинг</p> <p>Внедрение информационных технологий (электронный билет, интернет-продажи, веб-бронирование, самостоятельной регистрации на рейсы и др).</p> <p>Разработка системы оптимизации управления воздушным движением в аэропортах</p> <p>Стимулирование региональных перевозок</p>	<p>курортах</p> <p>Конкуренция со стороны иностранных авиаперевозчиков</p> <p>Сезонность спроса авиаперевозок</p> <p>Усиление конкуренции ввиду принятия новых международных актов относительно иностранных перевозчиков (единое воздушное пространство и т.д.)</p>
--	---

SWOT-анализ отрасли воздушного транспорта позволяет сделать выводы о необходимости решения первоочередных задач отрасли, таких как: высокая стоимость авиатоплива и поддержка проектов по обновлению парка воздушных судов.

Вместе с тем, по-прежнему актуальным является вопрос конфликта интересов авиакомпаний и аэропортов Казахстана в вопросе «открытого неба». Для аэропортов Казахстана разрешение на пятый уровень свободы на перевозку пассажиров (5 уровень - Право на полёт между двумя иностранными государствами в ходе перелёта, начинающегося или заканчивающегося в своей стране) может стать толчком для развития, создать возможности для увеличения доходов и формирования инвестиционного бюджета для обновления основных фондов. Однако, для отечественных авиакомпаний данная мера может оказаться весьма негативной ввиду сильной конкуренции со стороны крупных иностранных авиакомпаний, что в итоге может привести к потере отечественного рынка авиаперевозок. В настоящее время, в соответствии с действующими международными договорами, в Казахстане предусмотрено исключительно предоставление четвертой свободы на перевозку пассажиров.

Таким образом, в целях дальнейшего развития отрасли необходимо разработать эффективные предложения, позволяющие сохранить баланс интересов аэропортов и авиакомпаний.

Морской транспорт

Морские перевозки - это наиболее практичный, безопасный и экономически выгодный вид доставки грузов на дальние расстояния, известный еще со времен древних цивилизаций, когда такой вид транспортировки товаров был единственно возможным, если не считать лошадей. Даже сейчас, когда появились грузовые автомобили, железные дороги и самолеты, перевозки морским транспортом остаются актуальным и востребованным способом доставки груза в силу своих бесспорных преимуществ. По своим характеристикам безопасности, экономичности и грузоподъемности - это практически все ключевые критерии выбора вида транспорта для перевозки грузов, с морскими перевозками не сравнится ни автомобильный, ни железнодорожный, ни воздушный транспорт. Грузовые морские суда могут взять на свой борт огромное количество груза, и удельные затраты на транспортировку единицы груза будут наиболее выгодны.

Современное судостроение - достаточно хорошо развитая отрасль мирового хозяйства, чтобы обеспечить надежность и высокую степень безопасности транспортировки грузов - морские грузоперевозки наименее подвержены авариям и несчастным случаям. Кроме того, морским транспортом разрешено перевозить любые виды грузов: твердые, жидкие, сыпучие, огнеопасные, крупногабаритные и так далее. Подавляющую часть поверхности нашей планеты составляет мировой океан, и было бы, по меньшей мере, нецелесообразным отказаться от возможности перевозить грузы морским транспортом. Часто, когда конечный пункт назначения груза не имеет прямого сообщения с морем или океаном, в таких случаях используют мультимодальный тип перевозок.

Морские перевозки делятся на два вида:

Deep sea - океанские перевозки

Short sea - морские перевозки на короткие расстояния.

Текущее состояние морского транспорта

Морской транспорт является одним из наиболее дешевых и распространенных способов доставки грузов в мире. Эффективное функционирование и развитие морского транспорта в Казахстане позволит реализовывать экспортный потенциал страны и позволит реализовать возможности развития многих отраслей экономики.

Казахстан, имея порты на незамерзающей части побережья Каспийского моря, до недавнего времени не имел соответствующего им по мощности флота. В декабре 1998 года постановлением правительства было создано АО «Национальная морская судоходная компания «Казмортрансфлот», начали развиваться крупные частные судоходные компании. Казахстан стал членом Международной морской организации (далее - ИМО).

Береговая транспортная инфраструктура Казахстана на Каспийском море включает три действующих морских порта: Актау, Баутино (грузовой район порта Актау) и Курык. Порты Актау и Курык задействованы в перевалке грузов в экспортном сообщении, их доля в обеспечении грузовых перевозок в Каспийском бассейне составляет более 25 %. Баутино специализируется как база поддержки морских нефтяных операций. Основную номенклатуру грузов, ежегодно переваливаемых через морские порты, составляют: нефть, металл, зерно, каменная порода, лес, строительные материалы. Пропускная способность порта Актау 16,5 млн. тонн (в т.ч. перевозка зерна более 600 тыс. тонн в год с единовременным хранением 25 тыс. тонн), порт Баутино (грузовой участок порта Актау) с мощностью более 2,5 млн. тонн. В порту Курык ведется строительство паромного комплекса, мощность перевалки которого составит 4 миллиона тонн грузов в год. Также имеется устьевой порт Атырау мощностью 500 тыс. тонн в год.

Танкерный флот состоит из 8 танкеров (3-х грузоподъемностью по 12 тыс. тонн, 3-х грузоподъемностью по 13 тыс. тонн и 2-х типа «Афрамекс» грузоподъемностью 110 тыс. тонн каждый). Сухогрузный флот состоит из 2-х судов, дедвейтом по 5000 тонн каждый и 2-х судов, дедвейтом по 7000 тонн.

В сегменте морского и прибрежного транспорта отмечен наиболее значительный прирост доходов от грузоперевозок: +22,2 % за год, до 8,4 млрд тенге. Впрочем, это всего 1,1 % от всего объема доходов в секторе грузовых перевозок. Сегмент занимает 0,1 % объемов перевезенных грузов – 2,6 млн тонн, +4,5 % за год, и 0,5 % грузооборота – 2 млрд ткм, сразу +25,8 %.

На рынке морских перевозок в Каспийском бассейне, по данным МИР РК, флот Казахстана составляет всего 5 % – шесть танкеров грузоподъемностью 12-13 тыс. тонн и четыре сухогруза.

Порядка 70 % из общего объема нефти, переваливаемой через порт Актау, транспортируется отечественными танкерами. Однако весь объем сухих грузов перевозился иностранными судоходными компаниями, что потребовало поэтапного увеличения сухогрузного флота. Это заложено в Стратегический план МИР РК на 2014–2018 годы.

Так, судоходной компанией «KTZ Express shipping» в январе 2016 года подписан договор по строительству двух универсальных сухогрузных судов грузоподъемностью по 7 тыс. тонн на российской судовой верфи в Санкт-Петербурге. 12 июля 2016 на воду спущен первый сухогруз «Жібек жолы», который прибыл в порт Актау 27 сентября. Второй сухогруз «Атамекен» был спущен на воду 6 октября, прибытие в РК планируется в 2017 году.

Анализ функционирования мировых портов, проведенный ЮНКТАД (UNCTAD – United Nations Conference on Trade and Development – Конференция ООН по торговле и развитию) в 2014 г., выявил основные тенденции развития портовой деятельности:

- создание и развитие особых портовых экономических зон, свободных таможенных зон;
- увеличение пропускной способности портов за счет высокого уровня логистики;
- модернизация портового оборудования, особенно в части обслуживания судов-контейнеровозов;
- использование «зеленых» технологий для обеспечения выполнения международных экологических требований и требований энергоэффективности;
- автоматизация процессов управления и активное использование информационных систем с их последующей интеграцией в глобальные системы управления цепями поставок.

На Каспии порты развиваются в основном по следующему принципу: государственные порты с централизованным подчинением уполномоченному органу владеют, содержат, оперирует активами портов, и оказывают портовые услуги – такими портами на Каспии являются Баку, Махачкала, Туркменбаши, многие порты Ирана.

По модели «tool-port» некоторые стивидорные (погрузочно-разгрузочные) операции осуществляются стивидорами, владельцами терминалов, экспедиторами. Стивидоры получают оборудование в аренду или строят (используют) свое. Примером является деятельность терминала «Ак-бидай» в порту Актау, принадлежащего АО «Продовольственная контрактная корпорация». 100% акций Актауского порта и переданы в доверительное управление АО «НК «КТЖ» холдингом «Самрук-Казына». В структуре АО «НК «КТЖ» управление Актауским портом осуществляется дочерней организацией «KTZ-Express», в составе которой имеется специализированный департамент. Задачи «KTZ-Express» – организация мультимодальных перевозок с использованием всех видов транспорта. Актауский порт был коммерциализирован, то есть в 2013 г из формы РГП перешел в форму АО, что изменило принципы его хозяйствования – переход на корпоративную модель управления, смена менеджмента на более коммерческий ориентированный, применение широкого спектра инструментов управления организацией, присущих акционерной форме собственности, изменение принципов планирования, закупок, управления запасами, кадровой политики, более высокая прозрачность. Для участия в управлении, а также в развитии порта Актау привлекается международный портовый и терминальный оператор DP World. Были получены первые результаты нового подхода – снижение уровня запасов (достигших миллиарда тенге), получение прибыли более 800 млн тенге в 2014 г, несмотря на падение перевозок из-за срыва ввода Кашагана. Однако, имеются и определенные недостатки позиции управляющей компании – КТЖ рассматривает порт в первую очередь как объект инфраструктуры для организации перевозок, в то время как морские администрации портов должны реализовать ряд чисто «морских» функций, связанных с

требованиями ИМО - в первую очередь, работу с судовым персоналом, координационно-спасательные операции и др. Выполнение данных функций потребует также значительного объема финансирования, источники которого необходимо определить на стабильной основе, например, за счет перераспределения или повышения портовых сборов. В определении уровня этих сборов и других ставок также имеется определенная негибкость, поскольку они подпадают под регулирование антимонопольного органа, что ведет к длительности и негибкости их согласования.

В более либеральной модели «lendlord-port» администрация порта устанавливает обычаи порта, но операции передает операторам, получая арендную плату за площади и инфраструктуру порта. Примерами являются порты Роттердам (Нидерланды), Антверпен (Бельгия), Нью-Йорк (США), Сингапур. Действующие в таких портах стивидоры часто объединены в ассоциации для координации и защиты своих интересов как в пределах порта (при взаимодействии с властями порта), так и с внешним миром, в портах также традиционно активно действуют организации портовых работников (докеров).

В России многие порты акционированы с разделением имущества на государственное инфраструктурное (каналы, причалы и др. – инфраструктура услуг) и переданное в частную собственность (оборудование, склады, буксиры и т.д.). Во Франции государство также на 100 % владеет и развивает инфраструктуру, однако, погрузочное и прочее оборудование финансирует и владеет на 50 %, передавая при этом управление частным операторам.

Полностью частные и приватизированные порты работают в Великобритании, Новой Зеландии. Азиатские порты (Филиппины, Таиланд, Малайзия, Сингапур) стремятся внедрить эту модель в перспективе, часто используя для развития модели концессий (в т.ч. BOT – «строительство, управление, выкуп»)

Что касается порта Атырау, он в настоящее время нуждается в решении ряда вопросов институционального, технического и инфраструктурного характера. Так, в порту отсутствует пограничный пункт пропуска судов с соответствующими службами, также, кроме природных ограничений по замерзанию в зимний период, обмелению устья, наложены существенные ограничения со стороны экологов и рыбаков на 4 месяца навигации на период нереста.

Другой важный участник отрасли - НМСК «Казмортрансфлот», получил статус Национального перевозчика Республики Казахстан, что позволяет получать льготы и преимущества на обязательные услуги морских портов РК, принимать участие в реализации международных договоров, вносить предложения по госзаказу на обучение кадров, а также по другим важным аспектам государственной отраслевой политики. «Казмортрансфлот» является 100% дочерним предприятием АО «НК «КазМунайГаз» (далее – КМГ).

Сведения о морских судах, зарегистрированных в судовых реестрах РК.

1. В реестре строящихся судов – значатся два буксира и одно научно-исследовательское.

2. В судовой книге – значится одно исследовательское судно, один рабочий катер и три понтона.

3. В международном судовом реестре – значится четыре сухогруза, шесть нефтеналивных танкера, один буксир и одно научно-исследовательское судно.

4. В бербоут-чартерном реестре – значится сто семь судов, в качестве собственников которых выступают представители следующих стран: Нидерланды, Великобритания, Сингапур, Бельгия, Литва, Россия. При этом на Нидерланды приходится половина всех судов.

5. В Государственном судовом реестре морских судов – значится сто восемьдесят шесть судов. В качестве судовладельцев выступают в большинстве своем резиденты Республики Казахстан, а также по представителю России и Азербайджана. Помимо морских судов в данном Реестре также значится три плавучие буровые установки (Паркер №257, Каспиан Эксплорер и Сэтті).

Основной рынок услуг флота поддержки морских операций создает деятельность следующих компаний по освоению Казахской Каспийского моря (КСКМ):

1) Компания «Епі»: является оператором Кашаганского нефтяного месторождения на Каспии (16,81 %) и сооператором газо-конденсатного месторождения Карачаганак (29,25 %).

2) Аджип ККО - является Агентом компании «Норт Каспиан Оперейтинг Компани» (НКОК) – Оператора в рамках Соглашения о разделе продукции по Северному Каспию, заключенного в 1997 году. НКОК действует от имени партнеров консорциума в составе: КМГ, «Эни», «Шелл», «ЭксонМобил», «Тоталь», а также «Коноко Филипс» и «ИНПЕКС», которые владеют меньшей долей акций.

3) Также ряд проектов по развитию Тенгиза реализует компания «Тенгизшевройл». Расширение производственных мощностей на Тенгизском месторождении предусматривает: ПБР (обеспечивает увеличение объемов добычи на 12 миллионов тонн) и ПУУД (обеспечивает загрузку действующих заводов), для чего будет построен специальный порт в Прорве и доставлены модули из Южной Кореи, Японии, США и Европы.

Основные заказчики нанимают ряд строительных, сервисных и других предприятий, которые, в свою очередь, заказывают услуги флота поддержки или напрямую фрахтуют суда. Для освоения КСКМ, по оценкам МИР РК, потребность в судах для флота поддержки морских операций составит к 2020 году около 500 судов класса А с дедвейтом менее 650 тонн, 130 судов класса В от 650 до 2000 тонн, около 10 судов класса С от 2000 до 15 000 тонн.

По оценке экспертов, остро стоит вопрос обеспечения отрасли кадрами. До недавнего времени численность плавсостава составляла порядка 1400 человек, из них доля граждан Казахстана около 50 %, среди командного состава - всего 28 %, потребность составляла более 750 человек.

В настоящее время в РК существует несколько судоремонтных предприятий. Общий объем услуг снизился с более чем 2 млрд тенге в год до менее 1 млрд тенге. При этом осуществляются крупные закупки судов, которые в дальнейшем будут нуждаться в техническом обслуживании и ремонте.

АО «Кемежондеуши» судоремонтное предприятие, находится в г. Атырау. Имеется устаревшее оборудование, заказы отсутствуют, в целом производственно – экономическое состояние неудовлетворительное.

«Saipem» - СП ТОО «ЕрСай Каспиан Контрактор»: судостроительная база ориентировано на поддержку судов для работ по бетонированию морских трубопроводов, сборку металлоконструкций морских платформ.

ТОО «Keppel Kazakhstan»: находится на территории СЭЗ «Морпорт Актау», оказывает услуги в области строительства транспортных барж, буксиров, судов специального назначения; сборке нефтяных вышек морского оборудования для оффшорных операций; оборудование для нефтегазовой отрасли (оффшорные операции); сборку оффшорных технологических модулей, оффшорных жилых отсеков и других стальных конструкций. Завод Keppel будет осуществлять строительство и ремонт только нефтяных и строительных барж суммарным дедвейтом 15,000 DWT/год.

ТОО «Сага Аташ» - судоремонтная компания, была образована в 2003 году, находится в п. Баутино в Тюб-Караганском заливе, оказывает услуги по ремонту судов, при этом данные судоверфи имеют возможность ремонта только судов весом до 600 тонн посредством использования специального плавучего подъемного устройства (плавдок), есть плавучий судоремонтный цех, и баржа с подъемным краном, рассчитанным на грузоподъемность в 3 тонны. Первоочередная задача завода состоит в обслуживании настоящего флота снабжения для шельфовых месторождений, и в настоящее время его услугами пользуются большинство местных судовых операторов для судов до 35 метров в длину. Они включают суда снабжения, буксиры и баржи.

АО «Уральский завод Зенит» и АО «НИИ «Гидроприбор»: находятся в Уральске, производят и ремонтируют суда водоизмещением около 500 тонн, в связи с проблемами в проходимости Урала не могут производить и ремонтировать крупные суда, в настоящее время производят военные катера. Однако казахстанские судовладельцы могут столкнуться с несколькими проблемами, для того, чтобы воспользоваться услугами АО «Уральский завод Зенит» и АО «НИИ «Гидроприбор»: во-первых, расстоянии около 960 км (речным путем от г. Уральска до г. Атырау) и протяженностью 56 км Урало-каспийского канала до Каспийского моря; во-вторых, трудности по транспортировке построенного судна по реке Урал до моря, из-за обмеления в навигационный период реки до 1,5 метров гарантированной глубины

судового хода вместо 4,0 метров, при этом имеет место несанкционированные попуски воды российской стороной с Ириклинского водохранилища.

Существует ряд небольших цехов, которые могут предоставить ограниченные услуги по мелкому ремонту. Различные услуги судоремонта временами также предоставляются приезжими группами судоремонтников, однако качество предоставляемых услуг оставляет желать лучшего.

Планируется развитие береговой Базы поддержки морских операций в заливе «Сартас». Целью проекта является удовлетворение растущего спроса на услуги баз снабжения и поддержки морских операций со стороны операторов судоходного флота и международных нефтегазовых компаний, вовлеченных в разведку и разработку месторождений шельфа казахстанского сектора Каспийского моря (КСКМ). На базе действующего предприятия «SartasTenizPorty» планируется расширение возможностей базы в 2017 году.

АО «НК «КазМунайГаз» совместно с компанией ENI планирует начать строительство судостроительного и судоремонтного завода в п. Курык в 2019 году, мощностью строительства 15 тыс. тонн дедвейта и ремонтом 70 судов в год.

Крупнейшие предприятия по производству оборудования для нефтедобывающей отрасли

Таблица 51

Наименование компании	Производимое оборудование	Мощность
Ерсай	Технологические модули. Верхние строения на площадках скважин. Трубные эстакады. Причалы и волноломы. Специализированные Баржи.	Мощность до 20 тыс. тонн конструкций в год
Кеппел Казахстан	Технологические модули. Верхние строения на площадках скважин. Трубные эстакады. Причалы и волноломы. Специализированные Баржи.	Мощность до 15 тыс. тонн, при расширении - до 40 тыс. тонн в год
Казахстан Каспиан Оффшор Индастриз	Технологические модули. Верхние строения на площадках скважин. Трубные эстакады. Причалы и волноломы. Специализированные Баржи.	Мощность до 12-16 тыс. тонн
МакДермотт/	Технологические модули. Верхние строения на	Мощность до 8-12 тыс.

Источник: коммерческие предложения поставщиков

Кроме того, для организации мореплавания необходимо наличие исправного радионавигационного оборудования. В этой сфере работают следующие компании:

ТОО «Тарлан Телеком» - в соответствии с Приказом № 366 от 12 июня 2014 года Министерства Транспорта и Коммуникаций, компания «Тарлан

Телеком» определена как организация, предоставляющая услуги навигации и связи в сфере морского судоходства для Республики Казахстан в системе опознавания судов и слежения за ними на дальнем расстоянии (LRIT).

ТОО «SIGMA PLUS VO» базируется в городе Актау. Компания образована для реализации профессиональных радиокommunikационных систем связи и передачи данных, оказания услуг по технической эксплуатации сетей и линии связи, поставке радиопередающих средств, вводу в действие систем радиосвязи, подвижной радиотелефонной связи, спутниковой связи, спутниковых навигационных систем, обеспечению транкинговым оборудованием, обеспечению маломощными радиостанциями, обеспечению морским радиооборудованием, ремонту, как стационарных так и мобильных объектов связи.

Обзор текущего состояния морского транспорта позволил составить полноценную картину в сфере морских перевозок по основным направлениям деятельности: осуществление перевозок грузов, перевалка грузов в порту Актау, техническое обслуживание и ремонт судов и др.

Анализ государственного отраслевого регулирования

Казахстан является членом Международной морской организации (International Maritime Organization (ИМО), далее – ИМО) и за последние 20 лет присоединился к 17 основным конвенциям, принятым под эгидой ИМО и Международной организации труда.

На сегодняшний день основополагающим нормативным правовым актом в области морского транспорта являются законы Республики Казахстан от 17 января 2002 года «О торговом мореплавании» и от 6 июля 2004 года «О внутреннем водном транспорте».

Данные законодательные акты определяют правовые, организационные, экономические и международные основы государственного управления и регулируют отношения, связанные с перевозкой пассажиров, багажа и грузов, обеспечением безопасности.

В реализацию указанных законов приняты более 70 подзаконных актов, детализирующих и определяющих порядок осуществления деятельности в сфере водного транспорта.

А также, в соответствии с законодательством Республики Казахстан все участники перевозочного процесса обязаны обеспечивать соблюдение требований безопасности торгового мореплавания и охрану морской среды. Правительством Республики Казахстан признаны шесть иностранных классификационных обществ для проведения технического освидетельствования судов и их классификацию.

Уполномоченным органом, осуществляющим руководство в сфере торгового мореплавания, а также в пределах, предусмотренных законодательством Республики Казахстан и межотраслевую координацию, является Министерство по инвестициям и развитию РК. В структуре

министерства имеется Комитет транспорта с управлениями: по водному транспорту, по обеспечению безопасности мореплавания и контроля на водном транспорте. В 2014 году постановлением Правительства РК была создана «Морская Администрация портов Актау и Баутино» (далее - МАП) при Комитете транспорта министерства.

Технический надзор и освидетельствование морских судов и их классификация осуществляются соответственно уполномоченным органом в порядке, установленном Правительством Республики Казахстан, и классификационными обществами. Ведение технического надзора за судами и отдельными элементами судна иными государственными органами Республики Казахстан и организациями не допускается. Присвоение класса судну удостоверяется классификационным свидетельством, выдаваемым уполномоченным органом и классификационным обществом.

Правительством Республики Казахстан делегированы права по техническому освидетельствованию морских судов 6 (шести) признанным Международной морской организацией (ИМО) Классификационным Обществам Морского Регистра членом Международной Ассоциации Классификационных Обществ (МАКО):

1. Регистр Ллойда (Lloyd's Register of Shipping), основанный в 1760 году и реорганизованный в 1834 году (Лондон);

2. Российский морской регистр судоходства, основанный в 1913 году (Санкт-Петербург);

3. DNV GL Group, образованная в сентябре 2013 года в результате объединения классификационных обществ Норвежский Веритас (Det Norske Veritas) и Германский Ллойд (Germanischer Lloyd) (Осло);

4. Бюро Веритас (Bureau Veritas), основанное во Франции в 1828 году (Париж);

5. Итальянский регистр (Registro italiano navale ed aeronautico), основанный в 1861 году (Генуя);

6. Американское бюро судоходства (The American bureau of shipping), основанное в 1862 году (Нью-Йорк).

Морским регистром выдается судовые документы морскому судну, подтверждающие техническую годность к плаванию.

Что касается законодательной деятельности, Казахстан присоединился к 17 международным конвенциям, принят отраслевой Закон РК «О торговом мореплавании», заключены соглашения о судоходстве с четырьмя прибрежными государствами: Азербайджаном, Россией, Туркменистаном и Ираном. Согласно этим соглашениям суда одной страны вправе участвовать в перевозках между морскими портами государства другой страны и морскими портами третьих стран, портовые сборы принимающей стороны должны быть эквивалентны тем, что установлены для собственных судов, установлены документы, признаваемые Сторонами. Таким образом, наши суда имеют возможность по перевозке грузов в международном сообщении, кроме каботажа (перевозка груза между портами одной стороны). Право на

каботажа осуществляется в разрешительном порядке. Цены на услуги субъектов торгового мореплавания, за исключением порта «Актау», государством не регулируются. В запретный для рыболовства нерестовый период в установленной охраняемой зоне государство осуществляет согласование режима судоходства. Морская администрация порта Актау в сентябре 2016 года приступила к выдаче удостоверений личности моряка и мореходных книжек. Однако, проблемным вопросом является дипломирование моряков. В соответствии с требованиями Конвенции ПДНВ морякам должны выдаваться Морской администрацией портов Актау и Баутино (далее - МАП) профессиональные дипломы и квалификационные документы, которые в настоящее время не выдаются. Учебные дипломы, выдаваемые казахстанскими учебными заведениями, также не признаются на мировом рынке труда, ввиду несоответствующей структуры учебного плана, недостаточной морской практикой (обычно 12 месяцев), отсутствием прохождения специальных сертифицирующих коротких тренингов, отсутствия единой базы данных, по которой можно проверить подлинность всех документов моряка. Все это является одной из ключевых причин, не позволяющих стране войти в «белый список» ИМО.

Уполномоченным государственным органом является Министерство по инвестициям и развитию. В структуре министерства имеется Комитет транспорта, выполняющий следующие функции в области государственной политики на морском и речном транспорте:

- обеспечивает внутренние водные пути в судоходном состоянии и содержание шлюзов;
- определяет уполномоченную организацию по предоставлению услуг в области навигации и связи в сфере морского транспорта;
- осуществляет дипломирование лиц командного состава судов, подлежащих государственной регистрации в Государственном судовом реестре Республики Казахстан;
- выдает удостоверения на право управления самоходными маломерными судами;
- ведет учет курсов по подготовке судоводителей маломерных судов;
- согласовывает строительство в зоне действия средств навигационной обстановки морских путей;
- осуществляет навигационно-гидрографическое обеспечение условий плавания судов по внутренним водным путям, за исключением участков пограничной зоны Республики Казахстан;
- принимает решение о предоставлении права плавания под Государственным флагом Республики Казахстан и временном переводе судна под флаг иностранного государства;
- выдает разрешения на осуществление каботажа и иной деятельности, связанной с торговым мореплаванием, судами, плавающими под флагом иностранного государства;

- осуществляет контроль и надзор за обеспечением безопасности судоходства и мореплавания;
- осуществляет проведение технического надзора за маломерными судами;
- производит осмотр судов, плотов и иных плавучих объектов, и сооружений, расположенных на внутренних водных путях, на их соответствие требованиям обеспечения безопасной эксплуатации;
- осуществляет задержание судов (в том числе маломерных), плотов и иных плавучих объектов, не соответствующих требованиям обеспечения безопасности эксплуатации судов;
- приостанавливает и запрещает движения судов (в том числе маломерных), плотов и иных плавучих объектов при наличии угрозы безопасности эксплуатации судов, жизни и здоровью людей, сохранности грузов;
- осуществляет контроль за обеспечением безопасности мореплавания, осуществляемого через морскую администрацию порта;
- осуществляет контроль и надзор за надлежащим содержанием судоходных водных путей и средств навигационного оборудования;
- осуществляет контроль и надзор за безопасной эксплуатацией портовых сооружений;
- осуществляет технический надзор за судами, подлежащими государственной регистрации в судовой книге;
- осуществляет контроль и надзор в области внутреннего водного транспорта;
- осуществляет государственный контроль и надзор за соблюдением физическими и юридическими лицами требований законов Республики Казахстан и постановлений Правительства Республики Казахстан, определяющих порядок функционирования водного транспорта, выявление и принятие мер по пресечению их нарушений;
- осуществляет государственную регистрацию судов, в том числе маломерных судов, прав на них, выдача соответствующих судовых документов, ведение Государственного судового реестра, судовой книги и реестра арендованных иностранных судов;
- осуществляет контроль и надзор за выполнением судовладельцами, членами экипажей судов, физическими и юридическими лицами, осуществляющими судоходство на внутренних водных путях, требований обеспечения безопасности эксплуатации судов в соответствии с законодательством Республики Казахстан о внутреннем водном транспорте;
- составляет в пределах своей компетенции акты по результатам проверок и внесению предписаний об устранении выявленных нарушений законодательства Республики Казахстан, стандартов и норм, определяющих порядок функционирования водного транспорта;
- выявляет и пресекает осуществление иностранными перевозчиками каботажных перевозок по территории Республики Казахстан;

- осуществляет контроль и надзор за соблюдением порядка плавания по внутренним водным путям физическими и юридическими лицами;
- отстраняет от управления судоводителей маломерных судов, находящихся в состоянии алкогольного, наркотического и токсикоманического опьянения, и направляет их на медицинское освидетельствование;
- осуществляет контроль за проведением осмотров территориальными подразделениями уполномоченного органа морских судов, находящихся в эксплуатации, на зимнем отстое;
- осуществляет контроль за соблюдением требований, предъявляемых к комплектованию экипажа судна;
- осуществляет проверки наличия судовых документов на судне;
- осуществляет в порядке и случаях, предусмотренных законодательством Республики Казахстан, административного задержания морских и маломерных судов, производство досмотра морских и маломерных судов;
- проверяет деятельность физических и юридических лиц, осуществляющих перевозочную и другую деятельность на водном транспорте, в части соблюдения ими законодательства Республики Казахстан;
- вносит в государственные органы предложения о мерах по предупреждению аварийных случаев и транспортных происшествий, нарушений порядка эксплуатации водного транспорта.

Традиционно высокое значение для морской отрасли имеет такой орган, как главное «Управление по обеспечению безопасности мореплавания», которое должно быть учреждено в центральном регуляторе отрасли, то есть в Министерстве инвестиций и развития наряду с другими управлениями морского транспорта. Новое управление должно осуществлять морскую политику и контроль за исполнением инструментов Конвенций ИМО.

Территориальное подразделение - «Морская администрация портов Актау и Баутино» (далее - МАП), осуществляющая морскую инспекцию за всеми морскими судами. Она предусматривается статьей 39 главы 7 Закона РК «О торговом мореплавании», а также правилами ИМО.

Следует отметить, что для успешной работы РК с ИМО необходимы следующие меры:

- создание исследовательской группы или специализированного отраслевого НИИ, в том числе по проблематике ИМО;
- развитие функций морской администрации порта «Актау» и «Баутино», порта «Курык» и «Атырау»;
- координация деятельности по работе с ИМО со странами Каспийского бассейна;

- разработка и утверждение плана внедрения конвенций, кодексов и рекомендаций ИМО, при необходимости – привлечение международных консультантов по данному вопросу;

- проведение тренировок и проверка эффективности спасательных операций, а также операций по устранению последствий загрязнения морских вод.

МАП должна выполнять следующие функции:

- ведение Государственного судового реестра морских судов, бербоут-чартерного реестра и международного судового реестра Республики Казахстан и государственную регистрацию судов, выдачу соответствующих судовых документов;

- государственная регистрация прав собственности на суда и строящиеся суда, залога судна или строящегося судна и иных прав на них, выдача соответствующих документов;

- выдача дипломов, квалификационных свидетельств, подтверждений их выдача и удостоверения личности, мореходной книжки моряка членам экипажей судов;

- проверка судовых документов, дипломов, квалификационных свидетельств и подтверждений к дипломам и квалификационным свидетельствам;

- контроль и надзор за соблюдением требований о порядке захода судов в порт и выхода их из порта;

- оформление прихода судов в порт и выхода их из порта;

- контроль и надзор за деятельностью лоцманской службы и системой управления движением судов;

- контроль и надзор за ледокольной проводкой судов на подходах к порту и в пределах акватории порта;

- выдача разрешений на подъем затонувшего в море имущества;

- выдача разрешений на проведение в порту строительных, гидротехнических и иных работ;

- расследование аварийных случаев с судами в соответствии с правилами, утвержденными Правительством Республики Казахстан;

- определение местонахождения на территории морского порта государственных органов (таможенных, пограничных, санитарно-карантинных, фитосанитарных, ветеринарных и других);

- контроль и надзор технического состояния портовых сооружений и их эксплуатации;

- противопожарный контроль;

- составление протоколов, осуществление производства по делам об административных правонарушениях в соответствии с законодательством Республики Казахстан об административных правонарушениях;

МАП находится в процессе становления и развития, постепенно осваивая присущие морским администрациям портов функции, после чего станет возможным вхождение страны в «белый список» ИМО, присоединение

к различным отраслевым конвенциям и соглашениям, что откроет ряд возможностей для отрасли, способствует эффективному, безопасному и прозрачному функционированию, привлечению и защищенности инвестиций, защите и обеспечению прав персонала, росту возможностей деятельности казахстанских судоходных компаний на зарубежных рынках, трудоустройства казахстанских граждан, как на рынке каспийского моря, так и других акваторий.

Контрольно–надзорная деятельность в сфере водного транспорта

Таблица 53

п/п	Показатели	2014	2015	2016
1.	Количество речных судов на учете	809	684	628
2.	Количество маломерных судов на учете	28023	28 280	28 621
3.	Количество морских судов на учете	286	320	323
4.	Осмотрено маломерных судов	5547	3820	8 336
5.	Выявлено административных правонарушений	917	700	1 158
6.	Сумма штрафов, тыс.тенге	6 541,872	3 978,056	8 958 084
7.	Дипломировано лиц командного состава судов, чел	157	156	112
8.	Количество осмотров морских судов в эксплуатации, ед	48	47	3 025
9.	Количество выявленных нарушений на морских судах	19	38	7
10.	Количество выданных предписаний по осмотрам морских судов	6	28	13
11.	Количество осмотров речных судов в эксплуатации, ед	745	789	824
12.	Количество выданных предписаний по осмотрам речных судов	105	170	145
13.	Осмотрено судоходных водных путей, км	13922	15216,5	12 248,5
14.	Количество выданных предписаний по судоходным водным путям	18	28	24
15.	Технических освидетельствований маломерных судов	9367	8201	6 782
16.	Зарегистрировано маломерных судов	1860	1655	2 174
17.	Снято с государственной регистрации маломерных судов	2432	1329	1 964
18.	Зарегистрировано речных судов	69	58	149
19.	Снято с государственной регистрации речных судов	87	185	203
20.	Аварийные случаи с морскими судами	4	5	19

21.	Транспортные происшествия с речными судами	3	0	3
22.	Транспортные происшествия с маломерными судами	7	3	5
23.	Погибших, чел	5	4	4
24.	Пострадавших, чел	1	6	3
25.	Пропавших без вести, чел	0	0	0

Источник: Комитет транспорта МИР РК

Морские перевозки в Казахстане находятся на этапе становления. Анализ отраслевого регулирования сферы дал возможность увидеть вопросы, требующие решения со стороны государственных органов. До сих пор остается актуальным вопрос деятельности МАП и взаимодействия с ИМО.

Также предстоит провести работу по признанию на мировом рынке трудаучебных дипломов моряков, выдаваемых казахстанскими учебными заведениями.

Анализ динамики основных экономических показателей развития с 2012 по 2016 гг

Морские перевозки – сравнительно молодой рынок на рынке транспортных услуг. На фоне изменений маршрутов перевозок из Европы в Казахстан и переориентации части грузопотока с территории России на Транскаспийский маршрут, возрастает роль порта Актау и его пропускная способность.

В настоящее время реализуется проект строительства паромной переправы в порту Курык. Своевременная реализация данного проекта имеет первостепенное значение для развития транскаспийского маршрута ввиду ограниченных возможностей порта Актау по приемке и обработке автотранспортных средств, следующих из порта Баку в Казахстан.

Если говорить, о тенденциях в морских перевозках, то здесь наблюдается снижение объемов. В 2015 году случилось серьезное падение объемов перевозок грузов на 31,8 % к уровню 2014 года. При этом снижение данного показателя началось в 2012 году и достигло своего пика в 2015. Однако, в 2016 году наблюдается рост на 3,6 % к уровню 2015 года, но что в любом случае ниже уровня 2012 года на 36,6 % (таблица 54, рисунки 43, 44).

Основные показатели морского транспорта

Таблица 54

Показатель	2012	2013	2014	2015	2016
Перевозки грузов, тыс. тонн	4 048,3	3 984,5	3 630,2	2 476,6	2 565,5
Грузооборот, млн. ткм	2 752,8	2 709,4	2 468,5	1 597,6	1 772,2

Источник: Комитет статистики МНЭ РК

Динамика перевозки грузов морским транспортом за период с 2012 по 2016 гг

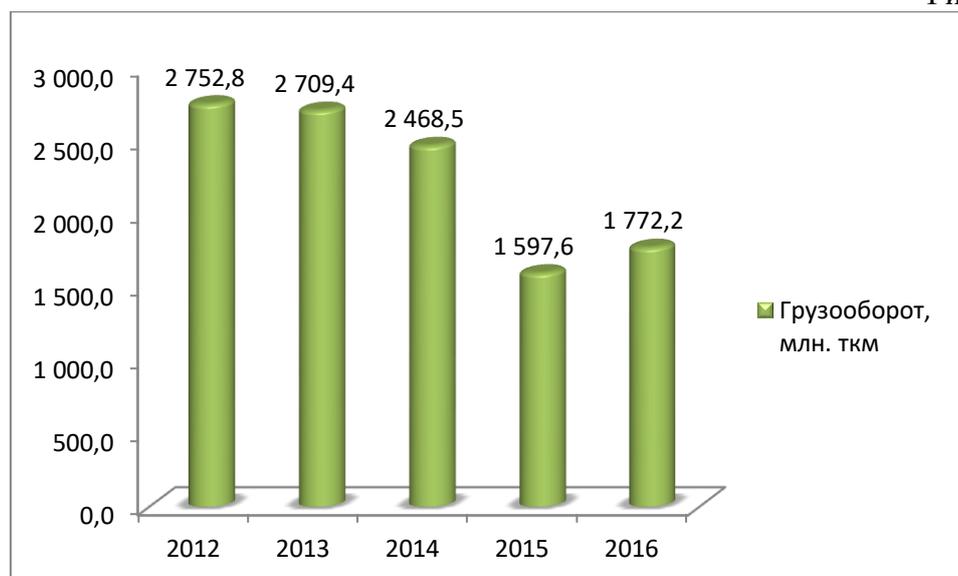
Рисунок 43



Источник: Комитет статистики МНЭ РК

Динамика грузооборота морским транспортом за период с 2012 по 2016 гг

Рисунок 44



Источник: Комитет статистики МНЭ РК

Общий объем перевозок морским транспортом в Казахстане за последний 10 лет увеличился более чем в 18 раз с 0,2 млн. тонн в 2005 году до 3,6 млн. тонн в 2014. Однако следует отметить, что пик объема перевозок пришелся на 2010 год, года было перевезено 4,7 млн. тонн грузов (таблица 55).

Доля морских перевозок остается на уровне 1-2 % от общего объема транспортировки грузов всеми видами транспорта.

Таблица 55

Показатель	2012	2013	2014	2015	2016
------------	------	------	------	------	------

Доходы - всего, млн. тенге	41 803,2	26 955,9	28 004,0	**	65 786
доходы по перевозкам грузов, багажа, грузобагажа	7 702,7	7 504,7	7 743,1	6 857,8	8 304,4
доходы от вспомогательной транспортной деятельности	9 941,4	7 496,4	8 431,1	**	5 274,1
доходы от сдачи в аренду транспортных средств с экипажем	24 159,1	11 954,7	11 829,8	**	52 207,5

Источник: Комитет статистики МНЭ РК

**информация отсутствует в официальных источниках

Перевалка грузов в порту Актау за рассматриваемый период снизилась практически в два раза. В 2015 году падение перевалки грузов в порту составило 42,6 %. В 2016 году объем снизился на 7,4 % к уровню 2015 года. К уровню 2012 года снижение объемов перевалки в 2016 года составило 50,1 %. Основная причина – снижение объемов перевалки нефти и нефтепродуктов (таблица 56, рисунок 45).

Перевалка грузов через порт Актау

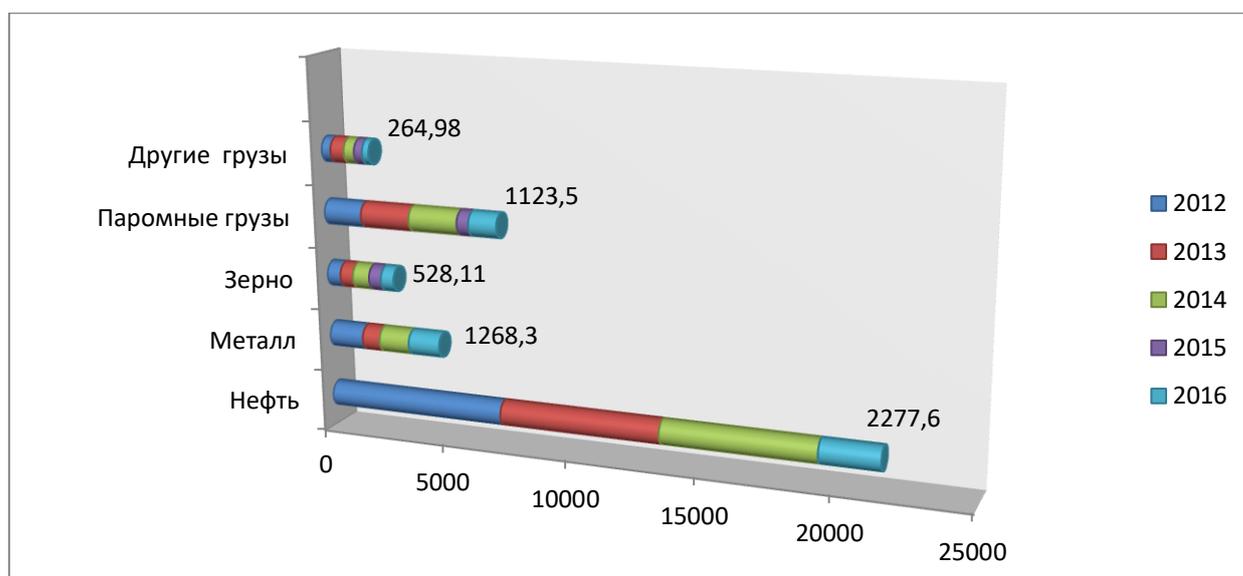
Таблица 56

Номенклатура грузов	2012 год		2013 год		2014 год		2015 год		2016 год	
	Всего	Отеч. перев.	Всего	Отеч. перев.	Всего	Отеч. перев.	Всего	Отеч. перев.	Всего	Отеч. перев.
Нефть	7072,01	4392,4	6283,37	4129,4	5954,21	4158,2	3 521,26	2 213,46	2277,6	1659,2
Металл	1397,53	5,4	717,99	-	1229,47	2,65	1 070,65	47,07	1268,3	49,08
Зерно	558,57	4,21	527,45	-	686,05	98,42	500,84	67,49	528,11	34,71
Паромные грузы	1542,94	-	1981,85	-	1967,54	-	466,34	-	1123,5	-
Другие грузы	379,14	2,7	554,61	0,25	429,36	47,17	337,66	46,06	264,98	19,69
ИТОГО	10950,2	4404,7	10065,3	4129,6	10266,6	4306,4	5 896,75	2 374,08	5462,4	1762,7

Источник: администрация порта Актау

Динамика перевалки грузов через порт Актау

Рисунок 45, тыс. тонн



Источник: администрация порта Актау

Безусловно, наращивание объемов перевозок грузов морским транспортом возможно лишь при наличии подвижного состава, отвечающего требованиям безопасности. В 2016 году по информации Комитета статистики МНЭ РК в Казахстане было 65 морских судов, в том числе грузовых – 37 (самоходные – 19, несамоходные - 18) и буксиров 28. В сравнении с 2012 годом количество судов уменьшилось на 14 единиц. Наличие подвижного состава морского транспорта приведено в таблице 57 и изображено на рисунке 46.

Наличие подвижного состава морского транспорта

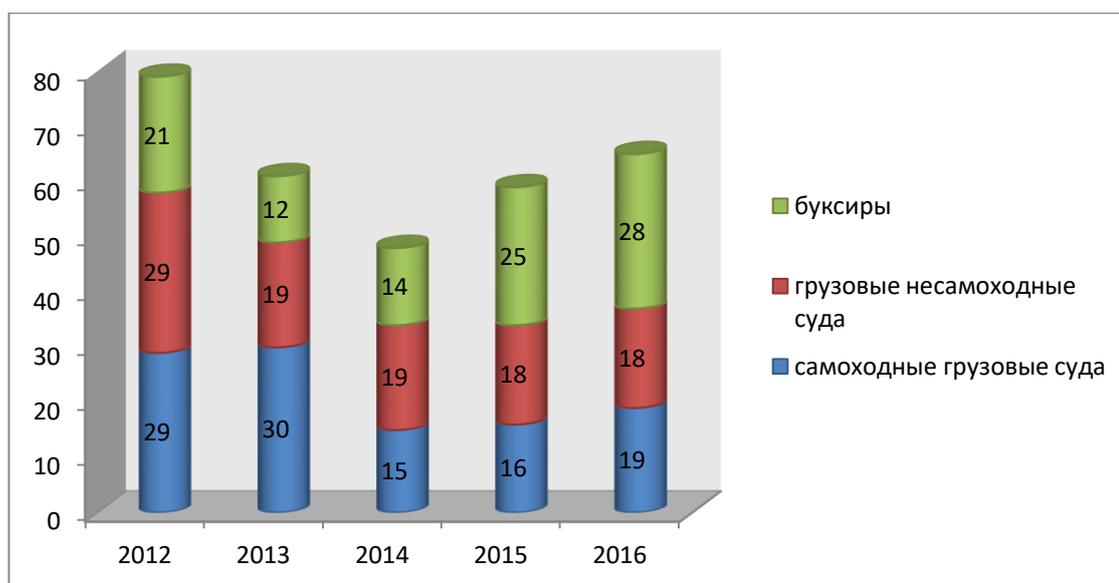
Таблица 57, ед.

	2012	2013	2014	2015	2016
Всего морских судов, в т.ч.	79	61	48	59	65
самоходные грузовые суда	29	30	15	16	19
грузовые несамоходные суда	29	19	19	18	18
буксиры	21	12	14	25	28

Источник: Комитет статистики МНЭ РК

Динамика наличия подвижного состава морского транспорта

Рисунок 46, ед.



Источник: Комитет статистики МНЭ РК

В 2016 году в структуре доходов морского транспорта большая доля приходится на экспорт – более 90 %, также как и в перевозках грузов и общем грузообороте. Основные показатели работы морского транспорта за 2016 год приводятся в таблице 58.

Основные показатели работы морского и прибрежного транспорта по видам сообщений за 2016 год

Таблица 58

Направление/показатель	Доходы от перевозок грузов, багажа, грузобагажа, млн. тенге	Перевезено грузов, багажа, грузобагажа, тыс. тонн	Грузооборот, млн. ткм
Всего	8 304,4	2 565,5	1 772,2
Международное – всего, в том числе:	8 304,4	2 565,5	1 772,2
экспорт	8 224,0	2 546,0	1 757,4
импорт	36,7	15,9	12,3
транзит	43,7	3,7	2,5

Источник: Комитет статистики МНЭ РК

Анализ конкурентной среды

Наиболее успешной в отрасли торгового мореплавания на Каспийском море является Азербайджанская Республика, дедвейт флота которой, оперирующий на Каспии, в несколько раз превышает казахстанский, туркменский, иранский, а также российский.

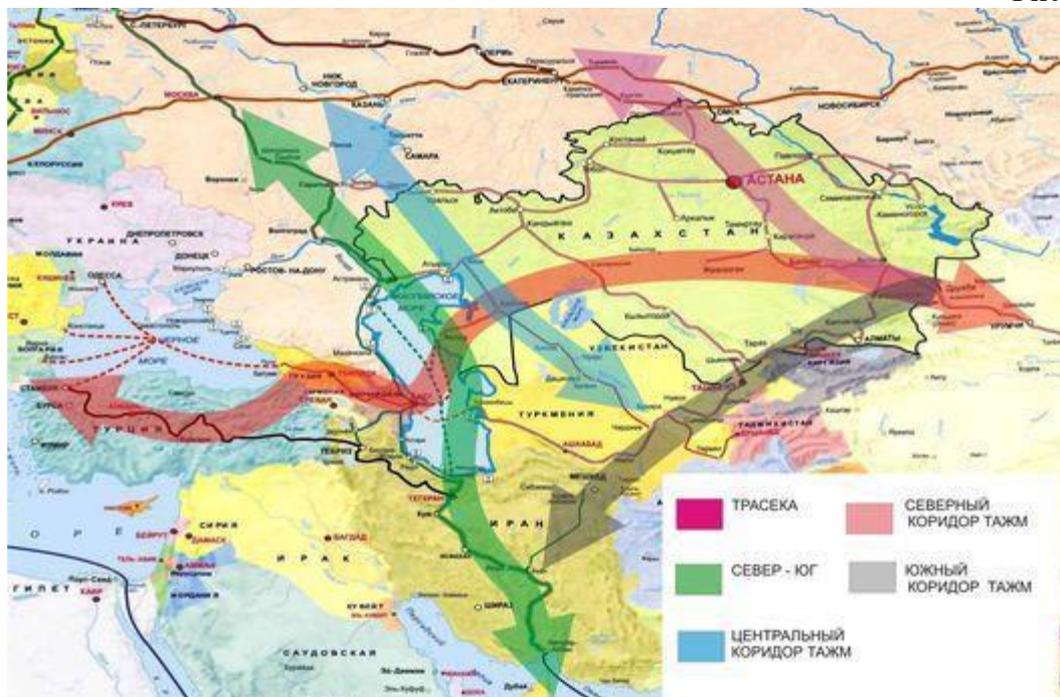
Согласно данным Комитета водного транспорта РК, к 2018 году прогнозируемый общий объем перевозок на Каспии составит около 79-80 млн тонн, при этом доля казахстанского экспорта и транзита от общего объема перевозимых грузов будет более 40 % и составит порядка 18 млн

тонн. Суммарные мощности портовых инфраструктур на Каспийском море достигнут около 180 млн тонн грузов.

Вблизи Каспия проходят три международных транспортных коридора: Трасека, Центральный коридор и коридор Север-Юг.

Основные транзитно-транспортные коридоры Казахстана

Рисунок 47



Источник: Транспортная стратегия РК

ТРАСЕКА – из Европы в Центральную Азию и Китай через Черное море, Кавказ и Каспийское море;

«СЕВЕР-ЮГ» – из Северной Европы в страны Персидского залива и Индию через РФ и Иран;

Центральный коридор ТАЖМ – из Центральной Европы Россия - Казахстан - Центральная Азия.

Только два коридора пролегают по каспийскому бассейну: «Север-Юг» и ТРАСЕКА.

В настоящее время действуют следующие основные сообщения через Каспийское море Иранское направление - прямое водное сообщение в Иран, смешанное сообщение - в страны Персидского залива, через порт Бендер-Аббас на юге Ирана по Индийскому и Тихому океану в страны, имеющие выход к ним, в том числе в Китай. Перевозятся сухие грузы, нефть – в период отсутствия санкций.

- Российское направление – прямое водное сообщение с портами России, Каспийского (Махачкала, Астрахань и Оля) и Азовского бассейнов, сухие грузы и значительные объемы нефти. Есть возможность дальнейшей

транспортировка в европейские страны Черноморского бассейна через канал Волго-Дон.

- Черноморско-Средиземноморский бассейн: прямое водное сообщение по каналу Волго-Дон и смешанное железнодорожно-морское сообщение: Актау - Баку – Батуми в страны Кавказа и Черноморско-Средиземноморского бассейна;

- Северное направление: прямое водное сообщение по каналу Волго-Балт. Грузы доставляются в страны Балтийского бассейна.

Каспийское море постепенно наращивает потенциал и превращается в территорию транзитных перевозок. Анализ конкурентной среды на Каспии наглядно демонстрирует положение Казахстана на рынке морских перевозок.

Порты Казахстана

Согласно принятым проектам развития, пропускная способность казахстанских морских портов к 2020 году превысит 23 млн тонн. Так, в порту Актау (мощность 18 млн тонн) построены еще 3 сухогрузных терминалов для увеличения пропускной способности порта по обработке сухих грузов. На территории порта действует специальная экономическая зона. Порт «Актау» работает в основном на каспийском направлении грузопотока, направляя большинство сухих грузов и до 40 % нефти в Иран (в зависимости от режима санкций). Другими главными пунктами назначения для нефти из порта «Актау» являются Махачкала в России (35 %) и Баку в Азербайджане (25 %).

Порт Баутино (до 2.5 млн тонн) – является грузовым районом порта Актау, специализируется на поддержке морских операций.

В порту Курык работает Каспийская верфь по сооружению морских металлоконструкций и база снабжения «Ерсай». Планируется введение в 2017 году паромного комплекса мощностью до 4 млн.тонн, также в рамках программы освоения КСКМ предполагалось разместить судовой верфь, нефтеналивные терминалы, объекты нефтегазового машиностроения, нефтехимии, технопарк, развивать базу поддержки морских операций и разместить центр спасательных работ.

Мощность порта Атырау - 500 тыс. тонн в год, в настоящее время объем перевозок незначителен.

Строится порт Прорва для обеспечения расширения мощностей объектов ТШО.

Туркменистан

Порт Туркменбаши был построен в конце XIX века. С тех пор он постоянно развивается. Сегодня он имеет паромный причал, откуда паромами в Махачкалу (РФ) вывозятся сжиженные газы. Есть и причал по перевалке сухих грузов и нефтеналивной причал по перевалке в объеме около 12 млн т в год. Кроме того, в стране существует несколько портовых нефтеналивных пунктов, в основном рядом с действующими месторождениями углеводородного сырья.

Россия

Основными российскими портами на Каспии являются Астрахань, Махачкала и Оля. Главный порт по перевалке нефти - Махачкалинский. Он имеет собственную нефтяную гавань, куда могут заходить танкеры дедвейтом 10 тыс. т и осадкой до 10 м. На его территории расположена нефтебаза, соединенная с Новороссийском магистральным нефтепроводом. Через не замерзающий Махачкалинский порт планируется промышленная транспортировка нефти в иранский порт Нека. Мощность двух нефтепирсов составляет 7 млн т нефти в год. Широко развивается паромное сообщение между Махачкалой и Туркменбаши по перевозке сжиженных газов в железнодорожных цистернах, организованное в 2006 году.

Азербайджан

Азербайджан обладает самым крупным морским портом на Каспии и самым большим танкерным флотом, кроме того на его балансе числится 7 паромов, способных принимать на борт 28 цистерн. Часть судов он получил еще в наследство от Советского Союза. Азербайджанское государственное Каспийское морское пароходство «Каспар» до недавнего времени оставалось практически монополистом по перевозке нефтеналивных грузов на Каспийском море. «Каспар» располагает полусотней танкеров дедвейтом от 6 до 13 тыс. т.

Портовая инфраструктура порта Баку включает: терминал Дюбенды проектная мощность - 12 млн т, терминал Сангачал - 34 млн т (обслуживает нефтепровод Баку — Тбилиси — Джейхан) – все они пока частично загружены.

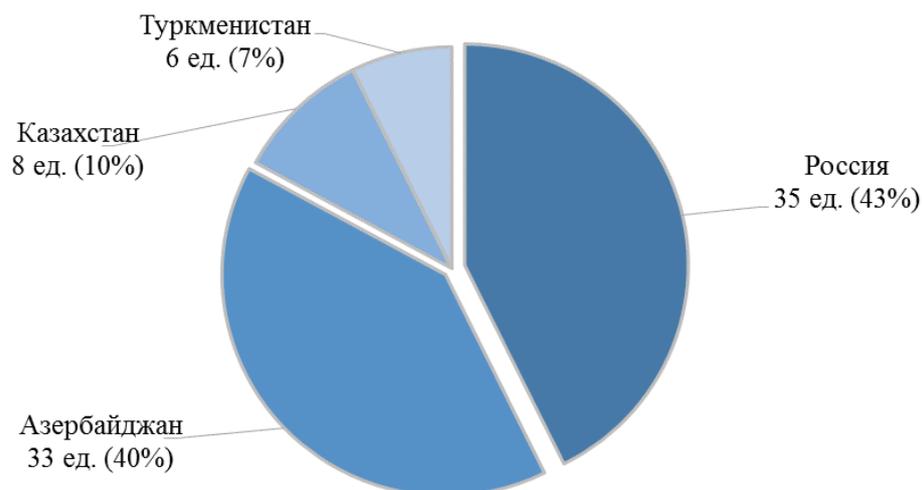
Иран

Иран решил вступить в конкурентную борьбу по нефтеперевозкам на Каспии в 2003 году, когда был построен и спущен на воду первый танкер. Для решения проблемы мелководья был построен выносной глубоководный терминал длиной в несколько километров в порту Нека с нефтепроводом до берега. С Ираном имеется паромное сообщение Актау - Баку - Ноушахр. В стране развиты в достаточной мере только автомобильный (дешевое топливо) и трубопроводный транспорты, почти нет железных дорог и идет медленное формирование танкерного флота на Каспии.

Диаграмма сравнения флотов Каспийского морского торгового флота танкеров приведена на рисунке 48.

Сравнение флотов Каспийского морского торгового флота танкеров

Рисунок 48



Источник: Министерство по инвестициям и развитию РК

Ранее Азербайджан превосходил всех участников рынка по дедвейту танкерного флота, однако, после ввода запрета на старые однобортные танкера эти позиции могут быть утрачены. Российские танкера обычно представлены судами типа «река-море» и обладают сравнительно небольшими дедвейтами (до 15 тыс. тонн).

Доля Казахстана по сухогрузам 5 % или 4 судна. Лидирующие позиции занимает также Россия 34 % или 30 судов, и Азербайджан 31 % или 27 судов, Иран 25 % или 22 судна. Доля Туркменистана составляет 5 % или 4 судна.

Казахстан пока не имеет паромов, тогда как у Азербайджана 15 паромов, что составляет 75 % от общего количества паромов на Каспийском море.

Что касается судов для поддержки морских операций, они также в основном были сосредоточены у Азербайджана и РФ. По мере развития казахстанского и туркменского флота ситуация будет выравниваться.

В целом, ситуация на рынке перевозок Каспийского бассейна отличается от других рынков морских перевозок неравными условиями конкуренции – страны происхождения грузов стремятся обеспечить перевозками в первую очередь собственные флоты, предоставляя им скидки на портовые услуги, а также другими методами – применяют высокие ставки на прохождение территориальных вод, запреты на проход судов выше определенного возраста (например, не более 30 лет для тервод РФ, из-за чего не проходят большинство азербайджанских сухогрузов) и т.д. В результате средние ставки на перевозку, например, нефтяных грузов, на Каспии выше чем, например, на Черном море и других рынках. По ряду грузов характерны сезонные дефициты мощностей либо судов, либо портов – например, по перевозкам зерна, что ведет к завышению ставок, теневым поборам за доступ к терминалам и т.д.

Для покрытия грузопотока собственным флотом прикаспийские страны активно развивают собственные судоремонтные мощности. Так, в Баку

завершается развитие верфи мощностью 2-4 танкера в год с суммарным дедвейтом 60-70 тыс. тонн, 4 буксиров и ремонтом около ста судов в год, в Туркменбаши – верфи мощностью 40 тыс. дедвейта и ремонтов 20 судов в год,

Курык - 15 тыс. тонн дедвейта и ремонтом 70 судов в год, РФ модернизирует многочисленные верфи в Астрахани, в Иране происходит конверсия судовой верфи в зоне порта Шахид для производства «гражданских» судов с расширением мощностей, также сторонним производителям Ираном были заказаны 6 танкеров для Каспия общим дедвейтом 360 тыс. тонн.

На рынке грузоперевозок в казахстанском секторе Каспийского моря еще несколько лет назад конкурентная среда в основном состояла только из иностранных компаний Wagenborg Kazakhstan, BUE, Caspian Service Group, «Аркшиппинг». Но благодаря государственным программам по реализации мероприятий по морскому транспорту, на рынок вышли казахстанские судоходные компании. В настоящее время в Республике Казахстан имеется свыше 50-ти компаний, работающих в каспийском регионе.

Доходы от деятельности основных компаний отрасли:

1) Акционерное общество «Национальная компания «Актауский международный морской торговый порт» имело доходы более 8 млрд. тенге в год в 2014 г:

2) Акционерное общество «CircleMaritimeInvest» (АО «Сёркл Мэритайм Инвест») - основной участник ТОО «Каспиан Оффшор Констракшн», которая в свою очередь владеет 99 % ООО «Каспиан Оффшор Констракшн Раша» - второй по величине казахстанский участник рынка, управляет более 40 судов: пять судов по 1828 тонн дедвейта, всего около 10 тыс. тонн дедвейта, два исследовательских судна общим дедвейтом более 1100 тонн, 5 буксиров на 1500 тонн, две плавучих гостиницы общим тоннажом 9000 тонн и другие суда.

3) ТОО «KTZ Express Shipping» - учреждена КТЖ-Экспресс, то есть государственная компания, имеет два сухогруза по 7000 тонн каждый. По данным АО «KTZExpress», доход судоходной компании за 2014 год составил 1 071 тыс.тенге, при этом расходы около 840 млн тенге.

По остальным участникам рынка данных по доходам не имеется, однако, они не доминируют на рынке

4) Казахстанский филиал компании «Вагенборг Казахстан Б.В.» - Морская судоходная компания. Имеет многолетний опыт навигации в ледниковых вода Балтийского и Скандинавского морей.

5) Компании «БИЮИ Казахстан Лимитед» - морская судоходная компания, в Казахстане работает с 1995 года. Размещенный в Дубае и с опытом работы более 37 лет на Ближнем Востоке, БИЮИ управляет флотом приблизительно из 100 оффшорных судов. Казахстанский Филиал компании управляет 35 единицами флота, в основном в Казахстанском секторе Каспийского моря на месторождении Кашаган. Суда компании под Казахстанским флагом оперируют в Каспийском море. Операционная

деятельность компании в Каспийском море осуществляется через порты Баутино и Курык.

6) ТОО Каспиан Мейнпорт Актау - Морская судоходная компания. Входит в группу компаний Caspian Mainport International, Ирландия. Основной деятельностью компании является предоставление морских транспортных услуг для клиентов в нефтяной отрасли. Компания осуществляет свою деятельность на территории Казахстана с 2007 года. Флот компании состоит из судов снабжения, танкера, пассажирских судов, баржи, буксиров.

7) ТОО «OMS Shipping» - создана в 2007 г., с целью обеспечения морских операций в казахстанском секторе Каспийского моря. Имеет собственный флот из 8 барж, танкер «Абескун», береговой катер «Трансфлот», арендованный флот.

8) ТОО «Каспий Ак Желкен» - Судоходная Компания ТОО «Каспий Ак Желкен» является казахстанской компанией, основной деятельностью которой являются работы по поддержке и развитию нефтяного сектора в районе шельфа Северо-Каспийского региона. Компания имеет Сертификаты соответствия требованиям международных стандартов 9001:2008, 14001:2004. ТОО «Каспий Ак Желкен» входит в объединение компаний «Silverburn Group», являющееся международным оператором барже - буксирного и ледокольного флота, а также флота поддержки морских операций, флот Компании состоит из более 40 единиц флота (буксиры, баржи и ледоколы), который при необходимости может быть своевременно доставлен в порт, в количестве и согласно потребности заказчика.

9) ТОО «Сага терминал логистикс» - логистическая компания, специализирующаяся в области логистики проекта и управления цепочками поставок. Оказывает транспортные и экспедиторские услуги. Также авиационные перевозки пассажиров и грузов, морские перевозки пассажиров и грузов, услуги морских контейнерных перевозок грузов океанскими судами, железнодорожные перевозки грузов и пассажиров и услуги железнодорожных перевозок в вагонах-цистернах.

10) ТОО «Каспиан Оушн» - единственный участник «Ocean S.r.l» Республика Италии, в управлении находятся суда: гостиница для 270 человек; танкер «Ievoleco Secondo», судна снабжения «Ievoli Шаттл».

11) ТОО «Каспиан Сервисез Групп» - занимается деятельностью по сдаче в аренду третьим лицам морских судов, «судов плавания «река - море» и маломерных судов по договорам фрахтования (тайм-чартеру и бербоут-чартеру). Арендванные суда используются для оказания услуг по снабжению, а также задействованы в ликвидации аварийных разливов нефти (ЛАРН).

12) ТОО «Казахстанское Агентство Прикладной Экологии» (КАПЭ) имеет на балансе 8 судов. Выполняет услуги по мониторингу, проектированию, оценке состояния окружающей среды; экологический аудит

и экспертиза; экологический консалтинг; разработке руководящих документов по ООС; плану реагирования на нефтяные разливы и т.д.

В Казахском секторе Каспийского моря рынок представлен в основном судами, принадлежащими иностранным судовладельцам. К примеру, в Казахстане отсутствуют собственные паромы. Данный сегмент рынка на Каспии в большей части занимает Азербайджан, в меньшей РФ. Таким образом, вывоз отечественных грузов производится иностранными судами, вследствие чего Казахстан лишается возможности получения дополнительных доходов.

Анализ сильных и слабых сторон отрасли (SWOT-анализ)

Таблица 59

Сильные стороны	Слабые стороны
<ul style="list-style-type: none"> ● Большая доля грузов для морской транспортировки по Каспию образуется в Казахстане (нефть, металлы, зерно, прочие грузы) ● Происходит постоянное расширение мощностей казахстанских портов, а также мощностей для приемки казахстанских грузов в других портах Каспийского моря, в первую очередь в Иране – зерновой терминал в Амирабаде, причалы в порту Шахид, мощности по перевалке нефти в Неке и другие. ● Ожидается дальнейший рост перевозок после снятия международных санкций с Ирана ● Происходит рост торгового флота ● Развиваются мощности по судостроению и ремонту судов ● Ведется строительство паромной переправы в Курыке, введены новые причалы и мощности в Актау и в Баутино ● Сформирована нормативная правовая база – «Закон о торговом мореплавании» и более 20 нормативных актов, Казахстан присоединился к ключевым 	<ul style="list-style-type: none"> ● Снижение объемов перевозок нефти из-за переориентации на трубопроводный транспорт ● Неблагоприятный режим использования казахстанских судов в портах Ирана ● Недостаток флота для обеспечения всего грузопотока из Казахстана, в первую очередь сухогрузов ● Срыв сроков ввода в эксплуатацию Кашагана, что снизило потребность во флоте для поддержки морских операций ● Дефицит квалифицированных кадров ● Несоответствие учебных дипломов международным стандартам, несоответствие и отсутствие рабочих и краткосрочных дипломов, отсутствие базы данных моряков и другие проблемы с подготовкой персонала ● Ограничения в судоходстве в верхней части Каспия, в т.ч. порта Атырау из-за оледенения и ограничений по нересту

<p>конвенциям ИМО</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Начала функционировать морская администрация порта Актау, выполняющая ряд важнейших функций в работе отрасли ● Открыта Морская Академия при КБТУ, оборудованы тренажерные и навигационные классы в головном отраслевом университете им.Есенова, действуют 4 колледжа, начаты плавательные практики на казахстанских судах, доля казахстанского персонала судоходных компаний постепенно растет 	
<p>Возможности</p>	<p>Угрозы</p>
<ul style="list-style-type: none"> ● Осуществить максимальную загрузку портовых мощностей после успешной реализации проектов по их расширению ● Обеспечить флотом поддержки освоение Кашаганского месторождения в 2016 г и далее ● Перейти на международные стандарты подготовки моряков и обеспечить потребности в персонале за счет казахстанских кадров ● Развитие национального флота, действующего на Каспии для обеспечения всего объема грузов, отправляющегося из портов РК ● Развитие национального флота, действующего в открытом море за пределами Каспия (например, на Черном, Балтийском и других морях) ● Развитие своп-поставок нефти для Ирана (казахстанская нефть поставляется в иранские порты, в обмен на соответствующие поставки иранской нефти через 	<ul style="list-style-type: none"> ● Срыв сроков освоения Кашагана, снижение динамики объемов добычи в целом из-за снижения цен на нефть ● Ухудшение военно-политической обстановки в регионе, в первую очередь вокруг Ирана, милитаризация моря ● Сохранение и ужесточение международных санкций по отношению к РФ, что вызовет снижение темпов роста и объемов международной торговли в регионе ● Отток грузопотоков на альтернативные проекты, например, железнодорожного, автомобильного сообщения между Казахстаном, Ираном, Туркменией (открытие новой железной дороги мощностью 8 млн тонн, развитие автодорог). Однако, новая железная дорога по стоимости доставки зерна уступает морскому транспорту, к тому же имеет ряд трудноразрешимых физических барьеров – низкая

<p>Персидский залив). Таким образом, становится возможной взаимная торговля нефти между нефтедобывающими странами в одном регионе.</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Развитие второй очереди Волго-Донского канала, что позволит увеличить перевозки из Каспийского бассейна в Черноморский. В настоящее время пропускная способность ограничена дедеветом 15 тыс. тонн и составляет до 6-8 млн тонн в зависимости от уровня воды, в том числе для танкеров «река-море», составляющих основу танкерного флота всех стран на Каспии. 	<p>пропускная способность мостов в районе Горгана, туннеля в Мары, отсутствие межправительственных тарифных соглашений между странами-участниками, особенно с Туркменией.</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Аварии и происшествия, приводящие к масштабным экологическим загрязнениям, губительным для замкнутой акватории Каспийского моря ● Дефицит финансовых средств для развития отрасли ввиду финансово-экономического кризиса, вызванного падением цен на нефть, металлы и другие сырьевые товары
---	---

Анализ морского транспорта Казахстана позволяет сделать выводы о перспективах развития данной сферы транспортной отрасли ввиду широких возможностей и сильных сторон, таких как расширение портовых возможностей в Казахстане, увеличение грузовой базы и др.

Тем не менее, как и для всей транспортной отрасли острым остается вопрос увеличения торгового флота и пополнения парка морских судов.

3. Характеристика барьеров, препятствующих развитию отрасли

Стоит отметить, что вход новых компаний на рынок является существенной характеристикой отрасли, влияющей на ее развитие. Стимулом к входу в отрасль новых компаний, как правило, является положительная экономическая прибыль. Кроме того, нельзя недооценивать значение входа новых компаний на рынок для развития отрасли:

- Вследствие появления новых компаний уровни прибыльности и цен возвращаются к их долгосрочному конкурентному значению;

- Наличие отраслевых барьеров определяет динамику экономического роста и благосостояния населения;

- Снижение барьеров или их предотвращение – элемент конкурентной политики государства.

Несмотря на государственную поддержку отрасли, закрепленную в действующих программах развития, в транспортной отрасли по-прежнему сохраняется целый ряд барьеров в каждом виде транспорта. Основные проблемные вопросы, сдерживающие полноценный и всесторонний рост рынка перевозок в Казахстане, отдельно по каждому виду транспорта, представлен ниже.

Автомобильный транспорт

К основным проблемам автомобильного транспорта можно отнести следующее:

1) ни один из существующих автовокзалов и автостанций не соответствуют установленным требованиям и стандартам;

2) не развиты автоматизированные информационные системы, позволяющие осуществлять электронное билетирование и диспетчеризацию пассажирских перевозок посредством современных телекоммуникационных и спутниковых систем;

3) не во всех регионах и не в полной мере осуществляется субсидирование социально значимых регулярных пассажирских внутриобластных (городских) перевозок;

4) высокий уровень нелегальных перевозчиков;

5) неразвитая инфраструктура стоянок такси и сервисного обслуживания;

б) низкая доля отечественных перевозчиков на рынке международных автотранспортных услуг.

Указанные барьеры в совокупности оказывают негативное влияние на всех участников рынка автомобильных перевозок грузов и пассажиров. Несвершенство инфраструктуры, отставание в технологических вопросах, слабый контроль за деятельностью иностранных и нелегальных перевозчиков и другие обозначенные выше вопросы, приводят к нездоровой ситуации на рынке и вынуждают добросовестные компании уходить с рынка.

Железнодорожный транспорт

В железнодорожной отрасли также сохраняется ряд вопросов, требующих скорейшего решения и препятствующих развитию как отрасли в целом, так и здоровой конкуренции на рынке железнодорожных перевозок. Основные барьеры на сегодняшний день:

- 1) высокий уровень износа железнодорожной инфраструктуры;
- 2) высокий уровень износа пассажирских и грузовых вагонов, а также локомотивов;
- 3) несоответствие железнодорожных вокзалов требованиям национальных стандартов;
- 4) прогнозная нехватка квалифицированных кадров;
- 5) перекрестное субсидирование пассажирских перевозок за счет грузовых и низкодоходных за счет высокодоходных;
- 6) несовершенная институциональная структура отрасли;
- 7) отсутствие четкой ответственности участников перевозочного процесса за сохранность грузового подвижного состава.

Главной задачей на данном этапе является – не допустить сокращение объемов инвестиций в развитие железнодорожного транспорта Казахстана. Одна из актуальных проблем – дефицит грузовых вагонов, который остается довольно острым, несмотря на то, что в последние годы задействован парк вагонов не только АО «НК «КТЖ», но и частных собственников.

Другая проблема, которая стоит перед казахстанским железнодорожным транспортом, - это необходимость ускоренного обновления фондов. За последние двадцать лет уровень отечественной железной техники и технологии стал существенно отставать от соответствующего уровня передовых стран мира. Разрыв в оснащении казахстанских и зарубежных железных дорог, в частности Китая, с каждым годом увеличивается, негативным образом влияя на конкурентоспособность отечественного железнодорожного транспорта.

Воздушный транспорт

Одной из основных проблем гражданской авиации на сегодняшний день является состояние парка воздушных судов. Эксплуатируемая техника не соответствует ни экономическим, ни техническим требованиям сегодняшнего дня. Парк гражданской авиации Казахстана является одним из самых устаревших среди развитых стран мира.

К основным препятствиям полноценного развития сферы гражданской авиации можно отнести:

- 1) слабое техническое оснащение и износ наземной инфраструктуры аэропортов (50%);
- 2) устаревший парк воздушных судов;
- 3) малое количество действующих аэродромов местных воздушных линий;

4) недостаточную оснащенность аэродромов точными системами захода на посадку и визуальными средствами, обеспечивающими эксплуатацию в сложных метеоусловиях;

5) значительный износ спецтехники, светосигнального оборудования и оборудования электроснабжения, коммуникаций;

6) отсутствие необходимого уровня оснащенности авиатранспортной инфраструктуры наземной техникой, грузовыми складами и терминалами;

7) острая нехватка квалифицированных кадров.

Перечисленные трудности по умолчанию должны стать задачами, требующими первоочередного решения. Без изменения ситуации рынок авиаперевозок Казахстана, демонстрирующий в последние годы стабильный рост, может прийти в упадок. Особое опасение вызывает наземная инфраструктура казахстанских аэропортов.

Еще одним немаловажным вопросом является развитие грузовых перевозок воздушным транспортом в РК. В настоящее время рынок грузовых авиаперевозок не регулируется и не контролируется государством, интересы казахстанских грузовых авиакомпаний уполномоченным органом не поддерживаются в отличие от других стран (Россия, Украина, Белоруссия, Азербайджан и т.д.). Кроме того, отсутствует мониторинг, статистика и анализ грузовых перевозок. Нет прозрачности при выдаче уполномоченным органом разрешений на нерегулярные грузовые рейсы.

В целях разрешения сложившейся ситуации, а также защиты отечественных грузовых авиаперевозчиков, необходимо внесение изменений в законодательство Республики Казахстан. Предлагается сделать процедуры выдачи разрешений на выполнение международных нерегулярных полетов максимально открытыми и прозрачными, с учетом возможностей казахстанских авиакомпаний.

Программа выдачи разрешений на нерегулярные грузовые рейсы должна быть размещена на сайте КГА (или отдельно с ключом доступа для казахстанских авиакомпаний), в котором будет отражаться дата поступления заявки от авиакомпании, маршрут, тип груза и дата получения разрешения.

В целях учета интересов казахстанских авиакомпаний предлагается внести соответствующие изменения и дополнения Правила выдачи и оснований для отказа в выдаче разрешений на выполнение международных нерегулярных полетов, утвержденных приказом и. о. Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 13 августа 2010 года № 359.

Дополнить пункт 18 указанных Правил подпунктами, предусматривающими отказ в выдаче разрешений на полет в РК в случаях, если иностранная авиакомпания выполняет в/из РК более 2-х рейсов в течении 1 месяца на воздушном судне, аналог которого имеется у казахстанского авиаперевозчика и, если казахстанская авиакомпания готова выполнить перевозку данного груза по данному маршруту.

Морской транспорт

Доступ к рынку морских услуг

Участники отрасли отмечают, что отсутствуют специализированные центры по обучению начинающего предпринимателя морской индустрии, знаниям, навыкам и практике морского дела для ведения морского бизнеса, например, фрахтование морского судна по бербоут-чартеру; услуги в области снабжения морских судов; оформлению судовых документов и др., что затрудняет развитие рынка этих и других морских услуг.

Многие мелкие грузоотправители не могут самостоятельно сформировать судовые партии грузов требуемого размера (обычно от 3000 тонн и выше), при этом соответствующих операторов для этого нет.

Некоторые иранские порты передали в управление частным компаниям (например, Астара), которые, кроме официальных портовых сборов и тарифов, требуют дополнительную оплату по приходу судна в порт, ставя перед фактом необходимости дополнительных выплат.

Что касается порта Атырау, существенной проблемой для его работы является ограничение на судоходство в период нереста на 4 месяца, в то время как ранее ограничение длилось только 1 месяц.

Часть территории близ некоторых портов (Баутино, Атырау) имеет также сложную структуру земельной собственности (множество захламленных участков, принадлежащих разным собственникам), что затрудняет развитие портов.

Национальный рынок перевозок, в основном, представлен услугами по обеспечению деятельности морских операций на Каспийском море для месторождения «Кашаган». Каботажные перевозки между казахстанскими портами не распространены.

Доступ к международному рынку

Низкий уровень судоходности реки Урал, вследствие задержки воды на территории России (Ириклинское водохранилище), не позволяет использовать потенциал маршрута Южный Урал (Россия) – Западный Казахстан – Иран – страны Персидского залива.

Проход через внутренние водные пути РФ из/в Каспий чрезвычайно затруднен для казахстанских компаний (за 60 дней необходимо получить разрешение Минтранса РФ).

Казахстан не входит в «Белый список» Международной морской организации (ИМО). Вследствие этого, документы, выдаваемые уполномоченным органом, МАП, учебными заведениями не признаются за границей. В результате суда, плавающие под флагом Казахстана, могут быть задерживаться инспекторами государственного портового контроля иностранных государств, а моряки, получившие казахстанские дипломы и сертификаты, не могут работать на иностранных судах.

Отсутствие морской инфраструктуры

Отмечаются следующие недостатки:

- Отсутствие Системы управления движения судами (СУДС) в портах Актау, Курык и Атырау.

- Судоходные компании не в полной мере обеспечены картами (с координатами) по Каспийскому морю, что затрудняет их деятельность, зачастую не выставлены буйки по маршрутам, имеются запрещенные зоны, не обозначенные буйами.

- Недостаток ремонтной базы морских судов.

- Отсутствуют представительства производителей оборудования для морских судов, таких как: Wartsila, MAN, AALBORG, Marflex, AlfaLaval не имеют представительств.

- Дефицит специализированной литературы, отсутствие отраслевого журнала.

- Не проводится специализованная выставка, посвященная товарам и услугам отрасли торгового мореплавания.

Наличие квалифицированных кадров

Система подготовки моряков не соответствует международным требованиям ПДНВ, доля граждан РК в плавсоставе при общей численности порядка 1400 человек составляет около 51%, а на уровне командного состава всего 28% (согласно данным Министерства по инвестициям и развитию РК).

Не определена уполномоченная организация по освидетельствованию организаций образования, осуществляющих подготовку (переподготовку) и повышение квалификации специалистов морского транспорта, морских учебно-тренажерных центров, предусмотренная подпунктом 55-8) пункта 3 статьи 4 Закона РК «О торговом мореплавании». В результате учебные организации не освидетельствованы и, по сути, находятся вне правового поля Закона РК «О торговом мореплавании».

Зависимость от иностранных специалистов

В соответствии со статьей 25 Закона РК «О торговом мореплавании» (далее - Закон) иностранцы и лица без гражданства не могут занимать должности капитана судна, старшего помощника капитана, и старшего механика. (Данная норма приостановлена до 2020 года). В этой связи, крупные казахстанские компании, такие как Казмортрансфлот, СОС, другие компании, ведут собственные программы по обучению своих специалистов в иностранных учебных заведениях, признанных в соответствии с ИМО.

Однако после окончания учебных заведений курсанты должны проработать 8-9 лет на низших должностях согласно требованиям международных конвенций. Кроме того, ожидается расширение казахстанского флота. В этой связи, по всей видимости, потребуется очередное продление приостановки статьи 25 Закона (четвертое).

Очевидно, что казахстанские компании без активного регулирования и поддержки государства не в состоянии решить данную проблему.

Доступность финансовых ресурсов

В Казахстане отсутствует специализированная лизинговая компания или подразделение в составе действующей компании, которая бы

предоставляла финансирование для закупки или бербоут-чартера судов в национальной валюте. В результате предприниматели в случае заключения сделки с зарубежными финансовыми компаниями или местными фининститутами в валюте вынуждены будут нести валютные риски. При этом потребности отрасли оцениваются в десятки млрд тенге. Так, госпрограмма развития торгового флота на 2006-2012 гг требовала общего объема финансирования из всех источников более 104 млрд тенге, причем большая часть планировалось направить на приобретение судов: около 60 млрд тенге. Однако, данная программа не была выполнена.

Местные компании, осуществляющие сервисное обслуживание месторождения «Кашаган», изыскивают собственные и заемные средства, без прямой поддержки государства.

Технологический и инновационный потенциал

В настоящее время в РК отсутствуют научно-исследовательские институты в сфере торгового мореплавания, хотя появились организации, имеющие частичные лицензии на проектирование ремонтных работ, например, ТОО «КМГ-Retail».

Минимальные технические стандарты и требования, достаточные для безопасности, утверждены ИМО, например, по спутниковым системам навигации, средствам связи, безопасности и т.д., также есть многочисленные рекомендации ИМО.

Кроме того, судовладельцы и шиппинговые компании используют ряд новейших технологических и технических инноваций:

- автоматизация всех операций на судах, в результате чего, например, огромные танки дедвейтом более сотни тысяч тонн могут требовать всего 10-20 человек персонала;
- переход на сжиженный газ, что позволяет достичь экономии на топливе до полутора раз;
- развитие специализированных судов: мегаконтейнеровозов и связанная с этим контейнеризация перевозок, судов для перевозки сжиженного газа, универсальных паромов и паромов типа ро-ро;
- технологии обработки, погрузки-выгрузки и других операций с грузами в портах;
- информационные технологии: облачные, безбумажные, мобильные технологии, системы диспетчеризации, навигационные, мультисистемные технологии, оплаты услуг, оформления, информационной безопасности;
- мультимодальные системы распределения, доставки и хранения, стыкующие различные виды транспорта в наиболее эффективные комплексы;
- системы безопасности, в том числе нелетальной защиты от пиратов, оповещения, управления, спасательных операций, досмотра грузов, багажа, пассажиров и т.д.;
- кадровые технологии: тренажерные и информационные технологии подготовки, информационные технологии учета и верификации, программы тестирования при отборе.

Отрасль торгового мореплавания в Казахстане находится в процессе становления, что позволяет использовать и закупать новейшее оборудование и технологии, что позволяет добиться высокой эффективности и избежать затрат по утилизации, техническому обслуживанию, эксплуатации устаревших решений. Так, решение ИМО о запрете использования старых однобортных танкеров в одночасье ликвидировало преимущества Азербайджана и РФ в танкерном флоте на Каспии, в то время как ранее танкерный флот Казахстана большей частью удовлетворяет современным требованиям.

Зависимость от государственной поддержки

Государство может оказывать поддержку различными способами:

- финансовая поддержка путем гарантирования кредитов;
- субсидирования процентной ставки, части оплаты фрахта;
- снижения портовых и других сборов;
- снижения таможенных сборов;
- поддержки образования грузов (например, экспортные субсидии для вывоза грузов);
- предоставление на льготных основаниях земельных участков;
- подготовка персонала и т. д.

Одним из способов может быть максимальное снижение административных барьеров в отрасли.

Национальные кадры

Оценочные расходы отрасли на оплату труда экипажа составляют порядка 3 млрд.тенге в год (расходы АО КМТФ на заработную плату производственного персонала порядка 1,5 млрд.тенге в год). Учитывая, что в настоящее время доля граждан Республики Казахстан в плавсоставе составляет около 50 %, расходы по оплате труда не граждан Республики Казахстан составляет в год порядка 1,5 млрд.тенге. Принимая во внимание, что расходы экипажа на проживание, питание, обмундирование оплачивается судоходной компанией порядка 80 % или 1,2 млрд.тенге от суммы заработных плат зарубежных специалистов экипажей морских судов перечисляется зарубеж, что является оттоком денежных средств из стран.

Государственная поддержка

Рынок международных перевозок требует больших начальных вложений, исчисляемых десятками миллионов долларов США, а также связан со многими трудноуправляемыми рисками экономического и политического характера (например, различные санкции, межгосударственные соглашения). Поэтому здесь участвуют государственные компании, такие как «КТЖ Экспресс Шиппинг» (перевозка сухих грузов), «Казмортрансфлот» (перевозка нефти). В Каспийском море условия деятельности на рынке значительно зависят от мер государственной поддержки. Так, к примеру иранским перевозчикам государство выплачивает премию 15 % от стоимости фрахта, что увеличивает их присутствие на рынке в регионе и позволяет проводить обновление и модернизацию флота, не

считая преференций по портовому обслуживанию. В Азербайджане государство финансирует закупки судов напрямую из бюджета, в то время как казахстанские перевозчики используют корпоративные источники и заемное финансирование.

Обзор барьеров, препятствующих развитию отрасли, наглядно демонстрирует необходимость их устранения путем проведения комплексных мероприятий, которые будут способствовать развитию сферы морского транспорта. Эффективное функционирование и развитие морского транспорта позволит реализовывать экспортный потенциал страны, что в свою очередь, положительным образом скажется на развитии других отраслей экономики.

4. Блок рекомендаций и предложений по устранению сдерживающих факторов развития предпринимательства в отраслевом разрезе

Поэтапное рассмотрение каждого вида транспорта по основным параметрам, таким как: текущее состояние отрасли, анализ основных показателей и доходов отрасли, влияние международных тенденций и др., позволяет сделать выводы об крупных масштабах транспортной отрасли. Несмотря на это, а также на исторически сложившуюся практику государственного регулирования отрасли Министерством транспорта, последние несколько лет весь транспорт Казахстана, включая инфраструктуру, отдан в ведение Комитета транспорта и Комитета гражданской авиации.

Подобное положение дел привело к тому, что барьеры развития отрасли, требующие незамедлительного разрешения, повторяются из года в год и не нашли своего решения до сегодняшнего дня. Другими словами, те вопросы, которые стояли перед целым министерством транспорта и требовали комплексного подхода и поэтапного снятия с повестки дня, теперь должны решаться двумя комитетами.

Безусловно, такой подход к регулированию и развитию отрасли на этапе ее становления, привел к тому, что проблемы, которые необходимо было решить еще в 2012-2013 годах, актуальны по сегодняшний день. Кроме того, в перекрестных вопросах смежных отраслей, транспортная отрасль, к сожалению, отодвигается на задний план. Яркий пример, введение утилизационного сбора и сбора за первичную регистрацию, когда в целях защиты отечественного автомобилестроения, были ущемлены права отечественных перевозчиков на приобретение транспортных средств иностранного производства. К сожалению, это не единичный случай. Обозначенные выше проблемы являются тому подтверждением.

На фоне поэтапной интеграции Казахстана в мировую экономику всестороннее развитие транспортной отрасли должно быть на первом плане. Недоучет роли транспорта в экономике страны может привести к отставанию

отдельных отраслей экономики (промышленность, сельское хозяйство и др.) и негативным образом сказаться на конечном уровне потребительских цен.

Понимание тесной взаимосвязи и высокой роли транспорта для роста экономики страны, должно привести к повышенному вниманию со стороны государства. В последние годы активно строится транспортная инфраструктура, которая при отсутствии систематического подхода, может стать трамплином для увеличения числа иностранных компаний и потере отечественного рынка услуг по перевозке грузов и пассажиров.

Верное решение в сложившейся ситуации – создание отраслевого Министерства транспорта с функциями регулирования и планирования перспективного развития отрасли. И первоочередной задачей указанного министерства должна стать разработка комплексного плана развития отрасли с ясными и понятными целями, сопоставлением данных в смежных отраслях, глубоким анализом дальнейшего направления расширения отрасли и ее участников. Такого рода программный документ должен стать отправной точкой в поэтапном, планомерном и взвешенном решении обозначенных многочисленных проблем транспортной отрасли.

В отдельных видах транспорта, таких как автомобильный и морской, предлагается рассмотреть основные барьеры и предложения по их устранению.

Автомобильный транспорт

Важной задачей развития автомобильного транспорта является дальнейшее расширение рынка услуг, повышение качества их выполнения при сокращении эксплуатационных затрат. Расширение рынка автотранспортных услуг предполагает развитие пассажирских и грузовых перевозок, увеличение объемов и номенклатуры услуг с учетом полного удовлетворения возрастающих потребностей в них населения и субъектов хозяйствования при осуществлении внешнеэкономической деятельности государства.

Взаимосвязь между экономикой и перевозками давно доказана и проанализирована. На динамику и структуру объемов производства в стране, организацию отраслей, платежеспособность предприятий, мобильность населения и, как следствие, благосостояние населения в стране во многом влияет состояние транспортной отрасли.

Связь между экономикой и перевозками не является односторонней: развитие экономики стимулирует рост транспортных перевозок, и наоборот: высокие показатели по перевозкам и высокие возможности транспортной отрасли благоприятно влияют на инвестиционное состояние и темпы роста экономики в регионе.

Транспорт, в частности автомобильный, отвечает за нормальное функционирование всех сфер экономики, а также удовлетворяет нужды населения и является обслуживающей отраслью. Основной особенностью транспорта является нематериальный характер производимой продукции. Роль транспорта заключается в своевременной доставке продукции от

производителя к потребителю, уменьшении потерь и порчи готовой продукции и сырья, находящихся в транспорте, улучшении транспортного обслуживания населения путем быстрой доставки в комфортных условиях.

Перемещение пассажиров и грузов – это основная роль автомобильного транспорта, но кроме выполнения этой функции транспорт воздействует на мобильность населения, процесс воспроизводства, формирование и потребление запасов продукции, стоимость складского хозяйства и т.п. Транспорт, как и все отрасли экономики, способствует развитию общества, поэтому необходимо постоянно развивать автотранспортную отрасль.

Основной задачей при принятии решений о перспективном развитии автотранспортной отрасли в будущем является комплексный подход в выборе мер государственной поддержки и определении потребностей отрасли и непосредственных участников рынка автомобильных услуг – пассажирских и грузовых перевозчиков.

В связи с кризисными явлениями политика обновления корпоративного автопарка во многих компаниях претерпела изменения. Данные, приведенные в исследовании, свидетельствуют о снижении объемов закупа грузовых АТС для международных перевозок с 2012 года. В пассажирских автобусных перевозках сложилась еще более критическая ситуация – износ парка автобуса достиг предельных значений.

Таким образом, на фоне снижения объемов и темпов обновления парка АТС в Казахстане, а также неблагоприятной экономической ситуации, отечественные перевозчики либо вообще отказываются от обновления, либо стараются подобрать более приемлемые варианты – приобретение АТС на вторичном рынке по более низким ценам.

В настоящее время многие транспортные компании приостановили замену транспортных средств на новые и расширение собственного парка. Большинство компаний идет по пути оптимизации расходов на перевозки. Принимая во внимание, что малый и средний бизнес, к которому в большинстве случаев относятся отечественные перевозчики грузов и пассажиров, является наиболее чувствительным к изменениям в экономике, со стороны государства на данном этапе должно уделяться должное внимание рынку автомобильных услуг.

С учетом анализа текущей ситуации с обновлением парка автотранспортных средств в Казахстане и странах ЕАЭС, государственная политика развития автотранспортной отрасли должна строиться на основе государственной программы с учетом следующих основных направлений.

1. Создание государственной программы «Авто-Лизинг», «Авто-Кредит». Программа должна предоставлять льготные условия перевозчикам на предоставление залога (снижение суммы залога до 15% от стоимости АТС и увеличение срока кредитования).

2. Полное освобождение или максимальное снижение сборов за первичную регистрацию и утилизационного сбора при ввозе АТС

предназначенных для международных перевозок и автобусов, задействованных на социально значимых городских и пригородных маршрутах. Данная мера позволит отечественным перевозчикам произвести пополнение парка АТС без изменения класса приобретаемых автомобилей/автобусов и грузоподъемности/вместимости.

3. Предоставление льгот на уплату КПН и НДС пассажирским автобусным перевозчикам, осуществляющим перевозки на социально значимых городских и пригородных маршрутах. Создание специального налогового режима для перевозчиков пассажиров позволит решить одновременно несколько проблемных вопросов данной сферы: снижение убыточности пассажирских автобусных перевозок; возможность формирования инвестиционного бюджета для пополнения и обновления автобусного парка; снижение доли нелегальных и недобросовестных перевозчиков, оказывающих негативное влияние на безопасность пассажирских перевозок и качество оказываемых услуг.

4. Субсидирование пассажирских перевозчиков. Государственная поддержка предпринимательской деятельности в сфере автобусных пассажирских перевозок должна направляться на обеспечение потребностей в социально и экономически значимых перевозках, которые не могут быть удовлетворены за счет самостоятельной конкурентной деятельности перевозчиков. Именно по этой причине существенно важно ежегодное формирование государственного заказа на выполнение социально значимых автобусных перевозок на конкурсной основе во всех регионах Казахстана. При этом субсидирование автобусных пассажирских перевозок должно стать обязательной статьей бюджета всех местных исполнительных органов (акиматов) и задача уполномоченного государственного органа (МИР РК) осуществлять мониторинг своевременности и обязательности субсидирования во всех регионах и городах.

Государственная поддержка предпринимательства в сфере автомобильных перевозок грузов и пассажиров должна быть реализована как комплекс дотационных, инвестиционных, налоговых и иных мер, направленных на обновление парка автотранспортных средств и стимулирующих перевозчиков к выполнению их деятельности. Своевременная и полноценная реализация вышеперечисленных предложений позволит добиться положительных результатов по таким показателям, как: безопасность дорожного движения; экология; эффективность производства; увеличение доли отечественных перевозчиков на рынке международных перевозок грузов; снижение убыточности пассажирских автобусных перевозок; увеличение парка АТС при снижении процента износа.

Морской транспорт

Несмотря на обозначенные ранее проблемы, сфера морского транспорта имеет хорошие перспективы развития, связанные со следующими факторами:

- развитие международного транспортного коридора Хоргос-Актау-Баку-Западная Европа и рост грузооборота в данном направлении

- рост товарооборота между странами Прикаспийского региона, в том числе связанный со снятием международных санкций с Ирана, развитием ЕЭК, вступлением Казахстана в ВТО

- освоение казахстанского сектора Каспийского моря (месторождений Северо-Каспийского проекта, в первую очередь Кашагана, проектов ТШО и других объектов), что приведет как к росту транспортировки нефти морским транспортом, так и необходимости развития флота поддержки морских операций

- развитие ряда промышленных грузообразующих проектов в Атырауской, Мангистауской, Актюбинской областях, СЭЗ «Актау»

Для успешной реализации этих возможностей, необходимо решить следующие первоочередные задачи:

- Формирование институциональной структуры отрасли, в том числе функций морской администрации порта, судоремонтных, судостроительного завода, ряда сервисных предприятий

- Организация финансирования закупок судов, завершение проектов расширения порта Баутино, Курык, Прорва

- Подготовка квалифицированных национальных кадров для отрасли по международным стандартам с соответствующим развитием материально-технической базы, в том числе закупки учебного судна для плавательной практики кадетов

- Соблюдение высокого уровня безопасности движения, стандартов экологии и развитие соответствующей инфраструктуры – центров управления судоходством, гидрографической и навигационной служб, координационно-спасательного центра, баз быстрого реагирования на разливы нефти и др.

- Снятие ряда административных барьеров в казахстанской нормативно-правовой базе и ограничений в доступе к рынкам, в том числе заключение соответствующего межправительственного соглашения с Ираном.

Обозначенные предложения для снятия существующих барьеров транспортной отрасли имеют первостепенное значение для основных участников рынка – транспортных компаний. Взвешенный и рациональный подход в их решении могут стать толчком для роста рынка транспортных услуг по основным параметрам: безопасность, скорость и цена.

5. Перечень основных отраслевых игроков в региональном разрезе, потенциальных возможностей для предпринимательских инициатив в отраслевом разрезе и ключевых инвестиционных проектов, способствующих развитию предпринимательства в отрасли

В целях изучения потенциальных возможностей для реализации предпринимательских инициатив в транспортной отрасли были проанализированы действующие государственные программы, предполагающие реализацию инвестиционных проектов по транспорту.

Анализ инвестиционных проектов транспортной отрасли позволит определить ниши для развития предпринимательских инициатив по направлениям деятельности и принятия решения о дальнейшей реализации предложенных инициатив.

Инфраструктурные проекты программы «Нурлы Жол»

Цель: создание эффективной транспортно-логистической инфраструктуры по «лучевому» принципу.

✓ Строительство и реконструкция автодорог.

Цель: расширение возможностей транзитного потенциала, увеличение экспорта на внешние рынки, увеличение грузооборота, развитие регионов.

Срок реализации: 2015 – 2020гг.

Автодорожные проекты

Центр-Юг (Астана – Караганда – Балхаш – Курты – Капшагай – Алматы).

Центр-Восток (Астана – Павлодар – Калбатау – Усть-Каменогорск).

Центр-Запад - разработка ПСД строительства дороги запланировано в 2016 году.

Цель всех автодорожных проектов: развитие транзита и экспорта, развитие сухих портов. Указанные автодорожные проекты находятся в стадии разработки ПСД и реализации.

Внедрение платности автомобильных дорог

До 2020 года планируется внедрение платности на 6,1 тыс.км автодорог республиканского значения. Система платности будет внедряться на основных международных транспортных коридорах страны.

Для реализации данной задачи в рамках 58 шага Плана нации – 100 шагов внесены соответствующие изменения в некоторые законодательные акты, которые направлены на эффективное развитие платных автодорог. Это возможность использования систем ГЧП, привлечение любых источников финансирования, расширены возможности использования сборов за проезд, возможность внедрения платности на автомобильных дорогах III технической категории.

Планируемые участки для организации платного движения на автомобильных дорогах I, II и III технических категорий:

- ✓ на участках – Международного коридора «Западная Европа – Западный Китай»,
- ✓ Астана – Темиртау,
- ✓ Астана – Павлодар,
- ✓ Астана – Атбасар,
- ✓ Алматы – Талдыкорган,
- ✓ граница РФ - Уральск – Актобе,
- ✓ Атырау – Актау,
- ✓ граница РФ (на Омск) – Павлодар,
- ✓ Петропавловск – Щучинск,
- ✓ Костанай-Атбасар,
- ✓ обход.г. Астана.

Учитывая передовой международный опыт, разветвленную сеть автомобильных дорог и низкую плотность населения, а также в целях снижения объема необходимых инвестиций на внедрение системы взимания платы в среднесрочной перспективе планируется перейти на открытую систему платности с применением технологии RFID.

Придорожный сервис

Строительство объектов дорожного сервиса осуществляется в соответствии с национальным стандартом РК «Дороги автомобильные общего пользования. Требования к объектам дорожного сервиса и их услугам».

Контроль за соблюдением данного стандарта при строительстве новых объектов придорожного сервиса осуществляется местными исполнительными органами и АО «НК КазАвтоЖол».

Национальный оператор по управлению автомобильными дорогами АО «НК КазАвтоЖол» в соответствии с Законом «Об автомобильных дорогах» определен единым оператором по развитию и контролю объектов придорожного сервиса на автомобильных дорогах общего пользования республиканского значения.

Проекты строительства дорог имеют особое значение для автомобильного транспорта и развития транспортных компаний, осуществляющих перевозки и экспедирование грузов, а также пассажирских перевозчиков на межобластных направлениях.

- ✓ Проект строительства железнодорожной линии Боржакты – Ерсай.

Цель: транспортное обслуживание судостроительного завода и завода металлоконструкций.

Строительство железнодорожной линии Боржакты-Ерсай направлено на обеспечение грузопотока в порту Курык и транспортное обслуживание судостроительного завода и завода металлоконструкций.

- ✓ Проект строительства железнодорожных путей Алматы-1 – Шу.

Цель: повышение пропускной и провозной способности участка, сокращение времени следования грузовых поездов.

Положительная динамика перевозки грузов по вновь построенным веткам подтверждает актуальность строительства новых железнодорожных путей. С развитием конкурентного рынка перевозок железнодорожным транспортом охват и объединение регионов железнодорожными путями может стать ключевым вопросом и преимуществом железнодорожных перевозок.

✓ Проект строительства паромной переправы в порту Курык.

Цель: морская транспортировка генеральных и наливных грузов, диверсификация маршрутов экспорта казахстанской нефти и нефтепродуктов.

За 9 месяцев 2017 года объем перевалок груза составил 914 тысяч тонн. Основная номенклатура грузов - нефтепродукты, контейнеры, химические удобрения, товары народного потребления, строительные материалы. В 2017 году ожидается перевалка на уровне 1 млн. 200 тыс. тонн грузов, в следующем - до 3 млн. тонн грузов.

Завершено дноуглубление акватории порта с выемкой грунта в объеме 730 тыс. куб. м. Активно ведутся работы по возведению западного и восточного оградительных молов с укладкой железобетонных блоков, плит и тетраподов, автомобильного пирса с одновременным обслуживанием двух паромов, а также производится забивка шпунтов и монтаж анкерных тяг причала портофлота. Осуществляется добыча, заготовка и перевозка бутового камня в порт Курык, а также строительство зданий и сооружений инфраструктуры порта. Параллельно начата реконструкция автомобильной дороги из порта Курык в поселок Курык Каракиянского района Мангыстауской области протяженностью 21,7 километра.

В настоящее время, в рамках выполнения задач, вытекающих из Послания Главы государства, идет реализация второй фазы строительства порта - автомобильной составляющей. Своевременная реализация данного проекта имеет первостепенное значение для развития транскаспийского маршрута ввиду ограниченных возможностей порта Актау по приемке и обработке колесных транспортных средств, следующих из порта Баку в Казахстан (альтернативный маршрут в обход территории России).

✓ Строительство ВПП и терминала в аэропорту г.Астана.

Цель: увеличение пропускной способности аэропорта.

Новый терминал в международном аэропорту г.Астана является толчком для развития не только транспортных и околотранспортных услуг (перевозки пассажиров, грузов, обслуживание в аэропортах пассажиров и грузоотправителей), но и для услуг сферы обслуживания (открытие кафе, магазинов, дополнительных услуг в аэропорту).

✓ Развитие СЭЗ «Хоргос – Восточные ворота».

Цель: центр консолидации и дистрибуции грузов

АО «KTZ Express» реализуется проект Специальной экономической зоны «Хоргос – Восточные ворота» на границе Казахстана и Китая, которая станет центром консолидации и дистрибуции грузов с формированием

контейнерных поездов для дальнейшего экспорта на рынки России, Европы, КНР, Центральной Азии, Турции и стран Персидского залива.

Сухой порт на территории СЭЗ «Хоргос – Восточные ворота»

Первая очередь сухого порта открылась для производственно-коммерческих операций в Алматинской области. 29 июля 2015 года прибыл первый грузовой состав из Китая в направлении стран СНГ. Строительство сухого порта началось в июне прошлого года. Сегодня его оператор KTZE-Khorgos Gateway произвел обработку 14 375 ДФЭ, включая перегрузку с узкой колеи на широкую. Время обработки одного полного грузового состава составляет всего 1 час 11 минут. Таким образом, главное качество работы порта - скорость. Уже сегодня в сухом порту работают 118 человека.

Сухой порт СЭЗ «Хоргос - Восточные ворота», применяющий современные логистические технологии по стандартам крупнейшего портового оператора DP World, станет эффективным решением для транспортировки экспортных и импортных товаров.

Уже сегодня, в целях развития гражданской авиации Казахстана, запланированы проекты, позволяющие нарастить данный сегмент транспортной отрасли. Более подробная информация представлена в таблице 63.

Планы по проекту «Транзитные авиаперевозки»

Министерства по инвестициям и развитию РК на 2018 год

Таблица 63

Инициативы	Мероприятия
Упрощение визового режима для транзитных авиапассажиров	<p>Продление срока 72-х часового безвизового режима для транзитных авиапассажиров из КНР на 2018 год</p> <p>Безвизовый режим для транзитных пассажиров из Индии и Ирана</p>
Пересмотр порядка использования военных полигонов на территории РК (Сарышаган, ГЛИЦ)	<p>Разработка международных трасс в соответствии с Правилами допуска воздушных трасс и местных воздушных линий к эксплуатации</p> <p>Публикация новых международных воздушных трасс в Перечне воздушных трасс Республики Казахстан</p>
Переход на британскую модель регулирования гражданской авиации	<p>Презентация на Нацкомиссию по модернизации экономики проекта трансформации КГА на британскую модель</p> <p>Ориентирование деятельности КГА на британскую модель (по итогам Нацкомиссии)</p>

Открытие авиасообщений с мировыми финансовыми центрами	<p>Проработка упрощения визового режима или его отмены между Казахстаном и Японией, Сингапуром, США</p> <p>Направление в авиационные власти официального назначения авиакомпании «Эйр Астана» на выполнение рейсов по маршруту Астана – Шанхай, Сингапур, Токио, Нью-Йорк</p> <p>Аккредитация ПО «Эйр Астана» в качестве иностранного перевозчика</p> <p>Подготовка к прохождению Программы оценки безопасности международной авиации FAA (США)</p>
--	---

Источник: Министерство по инвестициям и развитию РК

Реализация вышеобозначенных проектов в совокупности с решением проблемных вопросов перевозчиков, может стать трамплином для роста рынка транспортных услуг и наращиванию потенциала отечественных перевозчиков для выхода на международные рынки в рамках ЕАЭС.

Заключение

Сегодня в Казахстане предпринимаются всевозможные попытки по созданию благоприятных условий для транспортной отрасли. Программой «Нурлы жол» поставлена задача развития транспортно-логистической инфраструктуры в рамках формирования макрорегионов по принципу хабов.

Планируется соединение основных центров магистральными автомобильными, железнодорожными и авиалиниями по лучевому принципу. В рамках Послания Президента реализуются многочисленные проекты, призванные, как обеспечить реализацию экспортного потенциала, так и привлечение транзитных объемов перевозок.

Но, экономическое развитие страны невозможно без взаимодействия с сопредельными государствами и интеграции в международных процессах. В настоящее время Казахстан является участником Евразийского экономического союза и Всемирной торговой организации, что, безусловно, накладывает отпечаток на деятельность предпринимателей в транспортной отрасли. Транспортная политика, реализуемая в ЕАЭС, направлена на обеспечение экономической интеграции, последовательное и поэтапное формирование единого транспортного пространства на принципах конкуренции, открытости, безопасности, надежности и доступности.

Страны ЕАЭС проводят работу по формированию нормативной базы и основных направлений сотрудничества. Уже принята Программа либерализации каботажных перевозок, открывающая рынок автомобильного транспорта для всех участников перевозочного процесса. Утверждены Основные направления транспортной политики - основа для развития дальнейшего взаимодействия в рамках ЕАЭС.

Несмотря на активную нормотворческую деятельность, отечественные транспортные компании не в полной мере ощущают преимущества от открытия транспортных рынков государств-членов ЕАЭС. Практически в каждом направлении транспортной отрасли имеют место барьеры и ограничения в ведении экономически выгодного бизнеса. Ситуация усугубляется зависимостью перевозок грузов в Казахстан от транзита по территории РФ.

С момента начала проведения «санкционной» политики РФ, отечественные предприниматели сталкиваются с рядом трудностей при осуществлении перевозок автомобильным транспортом.

Регулярно вводятся новые порядки ввоза запрещенной в РФ продукции. Таким образом, транспортировка грузов в РК становится не выгодной, затратной и экономически нецелесообразной для отечественного бизнеса.

«Санкционная» политика РФ накладывает серьезный негативный отпечаток на внешнеэкономическую деятельность казахстанских предпринимателей. С 2014 года казахстанские перевозчики и, как следствие, стоимость перевозки грузов из третьих стран в Казахстан, находятся в

прямой зависимости от нововведений государственных органов Российской Федерации.

Исходя из практики наложения запретов и расширения списка «санкционной» продукции, опасения вызывает непредсказуемость проводимой политики РФ. Так, Россия в одностороннем порядке внутренними актами вводит новые запреты, условия ввоза, расширяет и видоизменяет перечни запрещенной продукции без уведомления партнеров по Союзу.

Логистика железнодорожного транспорта также претерпела изменения, которые в конечном итоге негативно отразились, как на объемах перевозок, так и на себестоимости перевозимых грузов.

Проблемным вопросом является доставка товаров, подлежащих ветеринарному контролю (надзору) железнодорожным транспортом. Российская сторона определила пункты для ввоза подконтрольной продукции, которые не соответствуют исторически сложившимся маршрутам доставки через морские порты. Следование через установленные пункты пропуска не отвечает интересам казахстанского бизнеса и экономически не выгодно.

Развитие авиации в РК занимает особую нишу в становлении транспортной отрасли. Государственной программой «План наций-100 шагов» предусмотрено расширение карты полетов Казахстана.

Принимая во внимание специфику и разные уровни развития авиатранспорта в государствах-членах, нормативно-правовая база Союза ориентирована на соблюдение двусторонних Соглашений. Так, в межправительственном казахстанско-российском Соглашении в сфере авиации закреплено, что стороны не создают препятствий при воздушном пролете над территориями друг друга.

Вместе с тем, отечественный перевозчик «Эйр Астана» сталкивается с ситуацией блокирования возможности расширения авиарейсов путем запрета на пролет над пространством РФ.

Предлагаемый российской стороной вариант допуска к воздушному транзиту в виде увеличения частоты рейсов до 14 маршрутов для второго российского перевозчика по маршруту Астана – Москва является не соразмерным обменом для «Эйр Астана». В результате уже полученного увеличения частоты рейсов на территории Республики Казахстан для российского авиаперевозчика, потеря дохода «Эйр Астана» по направлению Астана-Москва составила 12 млн. долларов США.

В 2014 году для Казахстана был практически потерян рынок транзитных перевозок, где «Аэрофлот» забрал большую долю пассажиров по направлению Астана-Франкфурт через Москву, в результате которого «Эйр Астана» потеряла порядка 20 тыс. пассажиров, а доход снизился на 6 млн. долларов США. Как результат потери доли рынка пассажирских перевозок, только по итогам первого квартала 2016 года, убыток «Эйр Астана» составил порядка 10 млн. долларов США.

Авиакомпанией «Аэрофлот» применяется агрессивная демпинговая политика ценообразования именно за счет выставления требования по оплате роялти, которые позволяют применять очень дешевые тарифы. Данный факт подтверждается Евразийской экономической комиссией, что выплата роялти направлена на конкурентную борьбу с иностранными авиаперевозчиками. Однако, в данном случае, под категорию иностранного авиаперевозчика подпадает «Эйр Астана».

При отсутствии доступа Казахстана к открытому морю, стратегически важным было подписание двустороннего Соглашения о проходе по внутренним водным путям России, работа над которым велась еще до подписания Договора о Союзе. Ввиду создания ЕАЭС был предложен расширенный формат Договора о судоходстве, обеспечивающего транзитный проход по внутренним водным путям РФ.

Как известно, возможность выхода по Волго-донскому каналу на Черное море является экономической необходимостью для казахстанских судоходных компаний при перевозке грузов водным транспортом. Изначально, нормами Договора предполагалось предоставление доступа к водной инфраструктуре на уведомительной основе. Однако, российской стороной предприняты все меры по затягиванию процесса согласования и подписания указанного документа.

Таким образом, большая часть барьеров для транспортных компаний Казахстана в ЕАЭС до сих пор не снята. Вместе с тем, сохраняются и проблемы, требующие решения на уровне национального законодательства РК.

Основная цель инфраструктурных проектов РК в рамках формирования современной транспортно-логистической инфраструктуры – это эффективное их использование казахстанскими перевозчиками. Важным является не только строительство дорог, терминалов, ТЛЦ и др. объектов, но и сопоставление возможностей казахстанского рынка транспортных услуг с потенциальными объемами создаваемых инфраструктурных проектов.

Сегодня ресурсы казахстанских перевозчиков, не в полной мере позволяют использовать существующую транспортную инфраструктуру.

Если говорить, о международных автомобильных перевозках грузов, то казахстанский бизнес испытывает дополнительные финансовые нагрузки в виде сбора за первичную регистрацию и утилизационного сбора АТС, что негативно сказывается на возможности пополнения и обновления парка автотранспортных средств.

Кроме того, на сегодняшний день практически отсутствует полноценное субсидирование автобусных перевозок по социально значимым маршрутам, что приводит к ряду негативных факторов в данной сфере, в том числе и к высокому износу техники.

В железнодорожном транспорте также можно констатировать наличие проблем. Ввиду неполноценной проработки законодательства в части подачи

предварительного информирования, участники процесса организации железнодорожных перевозок сталкиваются с серьезными трудностями.

В целом, законодательный вакуум провоцирует ситуацию, когда с одной стороны дается старт одним проектам, а с другой ограничиваются возможности потенциальных участников. Учитывая, что транспорт является системообразующей отраслью страны, необходимо принятие мер, способствующих эффективному взаимодействию с другими секторами экономики.

В случае, если не будут предприняты соответствующие меры в данном направлении, Казахстан рискует оказаться в ситуации, когда создаваемая инфраструктура будет работать и приносить финансовую выгоду исключительно иностранным пользователям ввиду нехватки ресурсов у отечественных.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

1. Договор о Евразийском экономическом союзе, Москва 2014г.
2. Решение Высшего Евразийского экономического совета №13 от 8 мая 2015г. «О Программе поэтапной либерализации выполнения перевозчиками, зарегистрированными на территории одного из государств-членов Евразийского экономического союза, автомобильных перевозок грузов между пунктами, расположенными на территории другого государства-члена Евразийского экономического союза, на период с 2016 по 2025 годы».
3. Евразийская экономическая интеграция: цифры и факты, Библиотека евразийской интеграции
4. Закон Республики Казахстан от 21 сентября 1994 года № 156-ХІІІ «О транспорте в Республике Казахстан»
5. Закон Республики Казахстан от 4 июля 2003 года № 476-ІІ «Об автомобильном транспорте»
6. Закон Республики Казахстан от 17 июля 2001 года № 245-ІІ «Об автомобильных дорогах»
7. Всемирная торговая организация, Сборник соглашений, USAID, октябрь 2013г.
8. Доклад Рабочей группы по вступлению Республики Казахстан во Всемирную торговую организацию
9. Модель транспортно-логистической системы Казахстана на [<http://www.logists.kz/library/view/model-transportno-logisticheskoy-sistemi-kaz>]
10. Проект дорог центр-запад: участок дороги «Астана-Аркалык-Тургай-Иргиз» (км 19- км 894). Финальный отчет по оценке воздействия на окружающую среду и социальную сферу, июль 2015
11. Справочник ЦРУ на: [<https://www.cia.gov/library/publications/resources/the-world-factbook/rankorder/2085rank.html>]
12. Данные Министерства по инвестициям и развитию Республики Казахстан
13. Аналитический обзор Евразийской экономической комиссии «Об основных социально-экономических показателях государств-членов Евразийского экономического союза за январь-декабрь 2015г.»
14. Евразийский экономический союз. Архитектура будущего. Годовой отчет 2014 год
15. ЕВРАЗИС, международный научно-популярный журнал, №7 (13), декабрь 2014г.
16. Exporter, специализированный журнал, №5 (23), август 2014г.
17. Официальный сайт Евразийской экономической комиссии - <http://www.eurasiancommission.org/>
18. Официальный сайт НПП РК «Атамекен» - <http://palata.kz/>
19. Правовая база Таможенного союза: Таможенно-тарифное регулирование, АО «Центр развития торговой политики», Астана, 2012г.

20. Постановление Правительства Республики Казахстан от 18 июля 2011 года №826 «Об утверждении Правил перевозок грузов автомобильным транспортом»

21. Постановление Правительства Республики Казахстан от 8 сентября 2000 года №1358 «О создании единой государственной системы контроля за автомобильными перевозками на территории Республики Казахстан»

22. О внесении изменений в постановление Правительства Республики Казахстан от 17 мая 2011 года № 523 "Об утверждении Правил организации и проведения обязательного технического осмотра механических транспортных средств и прицепов к ним, периодичности прохождения»

23. Приказ Министра национальной экономики Республики Казахстан «О правилах предоставления тарифных льгот в отношении товаров, ввозимых из третьих стран в качестве вклада учредителя в уставный капитал в пределах сроков, установленных учредительными документами для формирования этого капитала»

24. Постановление Правительства Республики Казахстан от 31 декабря 2008 года № 1345 «Некоторые вопросы, регламентирующие проезд автотранспортных средств по территории Республики Казахстан»

25. Влияние кризиса на экономику// Бизнес Life. -2016. -№3-4.

26. Соединяя Восток и Запад// ТрансLogistics Казахстан. -2015. №4 (11).

27. Единый таможенный тариф Таможенного союза. Приложение к решению Совета Евразийской экономической комиссии от 16 июля 2012г. №54

28. Приказ Министра национальной экономики Республики Казахстан от 17 февраля 2016 года № 81 «Об утверждении Перечня товаров, в отношении которых применяются вывозные таможенные пошлины, размер ставок и срок их действия и Правил расчета размера ставок вывозных таможенных пошлин на сырую нефть и товары, выработанные из нефти»