

Карта Республики Казахстан

Карта Республики Казахстан

На территории Республики Казахстан по МТМ ЕК, для первого этапа развития транспортного коридора необходимо строительство 16 станций газомоторного топлива и трех малотоннажных заводов в районе г.Актобе, г.Кызылорда и г.Алматы.

Основные транспортные коридоры:

- I. Ташкент - Шымкент - Тараз - Алматы - Хорос
- II. Шымкент - Кызылорда - Актобе - Уральск - Самара
- III. Алматы - Караганда - Астана - Петропавловск
- IV. Астрахань - Атырау - граница Туркменистана
- V. Омск - Павлодар - Семипалатинск - Майкапнагый
- VI. Астана - Костанай - Челябинск - Екатеринбург

Условные обозначения:

- Транспортный коридор Западной Европы - Западный Китай.
- Основные транспортные коридоры.
- Магистральные газопроводы Республики Казахстан.
- - Населенные пункты от 500 тыс.чел и более.
- - Населенные пункты до 500 тыс.чел.
- - Перспективные места для строительства станций газомоторного топлива
- - Перспективные места для строительства малотоннажных заводов

И.О. Генерального директора ТОО «НИИ ТК»



М.И. Растопчин

2019г.

СОДЕРЖАНИЕ

1. ЭКОНОМИЧЕСКИЕ И СОЦИАЛЬНЫЕ ЭФФЕКТЫ ОТ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТА	3
2. ОПИСАНИЕ МАРШРУТА И МЕРОПРИЯТИЙ АВТОПРОБЕГА.....	8
2.1 <i>МАРШРУТ ПО ТЕРРИТОРИИ КНР</i>	<i>10</i>
2.2 <i>МАРШРУТ ПО ТЕРРИТОРИИ РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН</i>	<i>15</i>
2.3 <i>МАРШРУТ ПО ТЕРРИТОРИИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ</i>	<i>20</i>
2.4 <i>ИТОГОВЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ АВТОПРОБЕГА</i>	<i>25</i>
3. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РЫНКА АВТОТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ РК	27
3.1 <i>ИНФОРМАЦИЯ ПО ОБЪЕМУ ГРУЗОПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК.....</i>	<i>27</i>
3.2 <i>ИНФОРМАЦИЯ ПО ПРЕДПРИЯТИЯМ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА</i>	<i>35</i>
3.3 <i>ИНФОРМАЦИЯ ПО СТРУКТУРЕ ПАРКА АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ В РК.....</i>	<i>36</i>
3.3.1 <i>Грузовые автомобили</i>	<i>36</i>
3.3.2 <i>Автобусы.....</i>	<i>39</i>
3.3.3 <i>Легковые автомобили</i>	<i>40</i>
4. РЫНОК МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК КАЗАХСТАНА	42
4.1 <i>АНАЛИЗ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК РК</i>	<i>42</i>
4.2 <i>ТРАНЗИТНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ</i>	<i>48</i>
5. ПРАВИЛА ПРИМЕНЕНИЯ РАЗРЕШИТЕЛЬНОЙ СИСТЕМЫ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК В РЕСПУБЛИКЕ КАЗАХСТАН В МЕЖДУНАРОДНОМ СООБЩЕНИИ	54
6. ПОГРАНИЧНЫЕ ПУНКТЫ ПРОПУСКА АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ В СИСТЕМЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ВНЕШНЕТОРГОВЫХ СВЯЗЕЙ РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН	57
7. СУЩЕСТВУЮЩЕЕ СОСТОЯНИЕ УЧАСТКОВ АВТОДОРОГ НА ТЕРРИТОРИИ РК	64
7.1 <i>АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ РК.....</i>	<i>64</i>
7.2 <i>ИНФОРМАЦИЯ ПО ОБЪЕКТАМ ДОРОЖНОГО СЕРВИСА</i>	<i>70</i>
8. ПРЕДПОСЫЛКИ И КРИТЕРИИ СОЗДАНИЯ ПСИ В РК	76
9. ФАКТОРЫ, ВЛИЯЮЩИЕ НА ПРОГНОЗ РАЗВИТИЯ ПСИ НА МТМ ЕК.....	80
ИСПОЛЬЗОВАННЫЕ ИСТОЧНИКИ	91
ПРИЛОЖЕНИЕ 1. АВТОТРАНСПОРТ МОТОПРОБЕГА	93

Отчет
по исследовательской работе НИИ Транспорта и коммуникации проведенной в
рамках участия в международном автопробеге техники на газомоторном топливе по
международному транспортному маршруту Европа-Китай
в период с 04.09.2018-04.10.2018

Цель.

Определение возможности размещения производственно-сбытовой инфраструктуры использования природного газа в качестве моторного топлива (ПСИ) на МТМ ЕК.

Исследование является промежуточным документом, который после соответствующего одобрения со стороны ТОО «КазТрансГаз Өнімдері» должен стать основой для разработки ТЭО по формированию ПСИ по использованию природного газа в качестве моторного топлива на МТМ ЕК.

Предмет исследования:

Автодорожный коридор по международному транспортному маршруту Европа-Китай на участке от пункта Хоргос на казахстанско-китайской границе до пункта Жайсан на казахстанско-российской границе, а также Хоргос-Бишкек и Хоргос-Ташкент.

1. ЭКОНОМИЧЕСКИЕ И СОЦИАЛЬНЫЕ ЭФФЕКТЫ ОТ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТА

1.1 Международное значение автотранспортного коридора «Западная Европа-Западный Китай»

Идея создания нескольких транспортных коридоров между Россией и Казахстаном обсуждалась как на двустороннем уровне, так и в рамках различных международных конференций. Проект прокладки транспортных магистралей между Западным Китаем и Западной Европой был включен в списки объектов, к работе над которыми подключалась экономическая комиссия ООН по странам Азии и Тихого океана.

По оценкам ведущих экспертов в области транспорта, именно Центрально-Азиатский регион останется на ближайшие 20-25 лет важнейшим транспортным участком для связи между районами Западного Китая и Западной Европы.

Транзитные, высокого уровня шоссейные дороги, наличие качественного обслуживания на международных маршрутах, оборудование заправочных станций с учетом потребностей потребителей, а также минимальные барьеры таможенных и других служб, должны обеспечить конкурентоспособные автотранспортные маршруты для доставки китайских товаров на рынки стран Западной Европы, а с их стороны – поставки в КНР технологического и машинного оборудования и сырья. При этом наиболее выгодными с точки зрения денежных затрат и временных рамок, финансовой отдачи от осуществления проекта считается именно направление из Западного Китая через государства Центральной Азии, а точнее - часть территории Казахстана на Алматы, Шымкент и Актобе. Дальнейшее направление через территории России, Белоруссии на Польшу и далее на Германию и Францию должно обеспечить сокращение сроков доставки товаров между Западной Европой и Китаем.

Создание коридора стало главной темой обсуждения и во время встреч в ноябре 2006 года с министром транспорта Российской Федерации И. Левитиным, на втором заседании казахстанско-китайского Подкомитета по транспортному сотрудничеству казахстанско-китайского Комитета по сотрудничеству.

Официальное название проекта впервые было определено в Указе Президента Республики Казахстан от 6 апреля 2007 года № 310 "О дальнейших мерах по реализации

Стратегии развития Казахстана до 2030 года", а позже озвучено в Послании Президента Республики Казахстан Н.А. Назарбаева народу Казахстана от 6 февраля 2008 года.

В последние годы произошло укрепление позиций автомобильного транспорта, существенно возросла его роль в обеспечении внешнеэкономической деятельности государства. Несмотря на большие расстояния перевозок, автомобильный транспорт успешно конкурирует с железнодорожным, особенно на перевозках ценных грузов и грузов с высокой степенью таможенных рисков. Ломаются сложившиеся в прошлом стереотипы о том, что товары на большие расстояния перевозятся преимущественно железнодорожным транспортом.

В настоящее время автомобильным транспортом в Казахстан доставляется из стран Евросоюза 70% общего объема импортных перевозок (в стоимостном выражении), в то время как железнодорожным транспортом – порядка 30%.

Заметную роль автомобильный транспорт играет и на перевозках грузов из Китайской Народной Республики. Имея территорию 2,7 млн. квадратных километров, располагаясь в центре Евразийского субконтинента, Казахстан служит естественным сухопутным мостом между Китаем, странами Центральной Азии и Европы. На сегодняшний день граница Казахстана с Китаем имеет протяженность 1 783 км.

Взаимосвязь с целями национальной политики и международными программами, реализуемыми на территориях стран вдоль МТМ ЕК участвовавших в международном автопробеге, определяется следующими документами:

В ноябре 2006 года на заседании казахстанско-китайского комитета по сотрудничеству Международный транспортный маршрут «Европа-Китай» (МТМ ЕК) и его создание стал главной темой обсуждения.

В декабре 2007 года главами транспортных ведомств Казахстана и России принято решение о рассмотрении вопроса включения маршрута "Западная Европа - Западный Китай" через Казахстан и Россию в перечень азиатских автомобильных дорог в рамках ЭСКАТО ООН для стран Азии и региона Тихого океана или другого международного закрепления вышеуказанного маршрута. Непосредственно в нашей стране строительство коридора в апреле 2008 года вошло в перечень "прорывных проектов".

22 сентября 2008 года в городе Актобе подписан меморандум между Министерством транспорта и коммуникаций Республики Казахстан и Министерством транспорта Российской Федерации о сотрудничестве и развитии автомобильных дорог по маршруту "Санкт-Петербург - Казань-Оренбург-Актобе-Алматы-гр. КНР".

16 апреля 2009 года в Пекине подписан меморандум о взаимопонимании между Министерством транспорта и коммуникаций Республики Казахстан и Министерством коммуникаций Китайской Народной Республики о создании автотранспортного коридора "Западная Европа - Западный Китай".

11 июня 2009 года в городе Алматы был подписан меморандум о взаимопонимании в области развития транспортных сетей между Европейской Комиссией и Министерством транспорта и коммуникаций Республики Казахстан.

12 сентября 2014 года между Правительствами государств – членов Шанхайской организации сотрудничества подписано Соглашением о создании благоприятных условий для международных автомобильных перевозок.

2 сентября 2016 года в г. Ханчжоу между Правительством Республики Казахстан и Правительством Китайской Народной Республики подписан План сотрудничества по сопряжению Новой экономической политики «Нүрлы Жол» и строительства «Экономического пояса Шелкового пути».

Основная цель инициативы направлена на укрепление взаимосвязи инфраструктуры Китая со странами вдоль маршрута инициативы «Один пояс, один путь» в области транспорта, развития транзитного потенциала, энергетики, телекоммуникаций, совместное продвижение международных магистральных коридоров, а также упрощение процедур торговли и инвестиций.

В настоящее время активно реализуется Государственная программа инфраструктурного развития «Нұрлы жол» на 2015-2019 годы, направленная на широкомасштабную модернизацию транспортной инфраструктуры для обеспечения потребности населения и становление Казахстана региональным транспортно-логистическим хабом. В соответствии с Госпрограммой «Нұрлы жол» завершен проект «Западная Европа – Западный Китай», который обеспечил сокращение времени доставки грузов в 2 раза.

Кроме того, в целях реализации пункта 60 Общенационального плана мероприятий по реализации Послания Главы государства народу Казахстана от 5 октября 2018 года, утвержденного постановлением Правительства Республики Казахстан от 11 октября 2018 года № 633 «О мерах по реализации Послания Главы государства народу Казахстана от 5 октября 2018 года «Рост благосостояния казахстанцев: повышение доходов и качества жизни», проводится работа по разработке Государственной программы инфраструктурного развития «Нұрлы жол» на 2020-2025 годы, где будут рассмотрены задачи и меры по развитию транзита.

1.2 Влияние на социально-экономическое развитие регионов расположенных вдоль МТМ ЕК по территории РК

По Казахстану автодорожный коридор проходит по территориям 5-ти областей (Актюбинской, Кызылординской, Южно-Казахстанской, Жамбылской и Алматинской). Завершается реконструкция автомобильных дорог входящих в состав коридора. По всему коридору улучшены геометрических параметров трассы (повороты, видимость, уклоны), в целях улучшения экологической и санитарной обстановки предусмотрены обходы крупных населенных пунктов (Актобе, Шаган, Аральск, Кызылорда, Шиели, Жанакорган, Туркестан, Икан, Темирлан, Шымкент, Тараз, Кулан, Ташкарасу, Жаркент, перевалы Кордай, Машат, Куюк). Участки автодорог коридора реконструированы с переводом в более высокую категорию соответствующую прогнозной интенсивности.

Основными положительными показателями данного проекта по сравнению с существующими альтернативными коридорами (автодорожный Транссиб, морской через Суэцкий канал) является его протяженность и время нахождения в пути. Если при использовании морского коридора время нахождения в пути доходит до 45 суток, а по "Трансибу" 14 суток, то по коридору "Западная Европа - Западный Китай", от порта Ляньюньгань до границ с Европейскими государствами, время в пути составит порядка 10 суток. Проект обеспечит грузоперевозки по трем основным направлениям Китай - Казахстан, Китай - Центральная Азия, Китай - Казахстан - Россия - Западная Европа.

Ожидаемый среднегодовой суммарный экономический эффект от реализации проекта от сокращения времени пути составит 33,9 млрд. тенге, от сокращения количества ДТП - 49,9 млн. тг., связи с ростом валового регионального продукта (ВРП) - 82,9 млрд. тг.

Огромное значение проект имеет и в плане развития регионов. Значительный импульс будет дан развитию малого и среднего бизнеса, сервисной индустрии, туризма и другим секторами экономики. Можно предположить, что Развитие международного маршрута Западная Европа-Западный Китай окажет следующее влияние на развитие прилегающих регионов Казахстана:

1. Модернизация участков маршрута способствует увеличению их *пропускной способности и качества покрытия дорог*, что ведет к *сокращению времени в пути*, сопровождаемому *росту показателей транспортной доступности и инвестиционной привлекательности* регионов. Можно ожидать, что произойдет *рост показателей товарооборота и инвестиций в основной капитал*, приводящий к *росту ВРП*.

2. Развитие промышленности и сельского хозяйства, сферы услуг. Основная часть населения и крупные населенные пункты в рассматриваемых областях расположены вдоль трассы. Однако при значительной плотности населения здесь недостаточно развита

промышленность. Уровень доходов сельского населения значительно ниже, чем в промышленности.

Обеспечение занятости населения для местных властей является «больным» вопросом. Реализуемая сегодня в республике Программа «Дорожная карта бизнеса 2020» направлена на сохранение действующих и создание новых постоянных рабочих мест. Среди прочих мероприятий она предусматривает поддержку новых бизнес-инициатив, связанных с такими видами деятельности, как техобслуживание и ремонт транспортных средств, складское хозяйство и вспомогательная транспортная деятельность, услуги по организации проживания (туризм). Формирование нового сервиса будет способствовать развитию указанных приоритетных видов деятельности и тем самым росту занятости населения, повышению уровня его доходов. Развитие дорожной и вспомогательной инфраструктуры оказывает положительное влияние на развитие производства строительных материалов, строительства, бизнеса. В то же время улучшение транспортного сообщения между регионами Казахстана, с соседними странами расширит рынок сбыта сельскохозяйственной продукции, что стимулирует развитие этой отрасли.

3. *Развитие приграничной торговли.* Казахстаном и КНР предпринимаются огромные усилия в направлении дальнейшего развития торговых отношений, о чем свидетельствуют проекты по созданию Международного центра приграничного сотрудничества «Хоргос», СЭЗ «Хоргос – Восточные ворота».

4. *Развитие туризма.* Международный коридор Западная Европа-Западный Китай на территории Казахстана совпадает с маршрутом Великого Шелкового пути, на котором расположены интереснейшие памятники истории и культуры. Поэтому все области включены в Государственную программу «Возрождение исторических центров Шелкового пути, сохранение и преемственное развитие культурного наследия тюрко-язычных государств, создание инфраструктуры туризма». В стратегических и программных документах Казахстана отмечается, что невысокий уровень сервиса и труднодоступность знаковых исторических мест на казахстанском отрезке Великого Шелкового пути не привлекают как казахстанских, так и иностранных туристов. Формирование альтернативных заправочных пунктов будет способствовать решению задачи сервисного обеспечения туристических маршрутов, и таким образом стимулирует приток туристов.

Таким образом, транспорт имеет тесные связи со всеми элементами экономики и социальной сферы. С учетом этого можно ожидать, безусловно, положительных социально-экономических эффектов:

- повышение обеспеченности населенных пунктов регулярным транспортным сообщением;
- снижение уровня аварийности, связанной с усталостью водителей транспортных средств;
- снижение аварийности и увеличение пропускной способности дорог за счет рационального размещения объектов вспомогательной инфраструктуры и организации заездов-выездов к ним, удовлетворяющих требованиям безопасности дорожного движения;
- обеспечение местных жителей дополнительными рабочими местами в сфере обслуживания и строительства;
- неквалифицированная рабочая сила для работы на АЗС, в гостиничном бизнесе, в охране и пр., привлекается на местах на долгосрочный период;
- зарплата в строительной отрасли и в сфере услуг превышает существующую в сельском хозяйстве;
- на объектах вспомогательной инфраструктуры имеются рабочие места для применения женского труда, чья безработица в регионе особенно значительна;
- повышение квалификации кадров, работающих на международных объектах;
- создание условий для организации туризма;

- рост международных перевозок, привлеченных развитой инфраструктурой, в свою очередь принесет дополнительный доход от их обслуживания в пути;
- привлечение международных перевозок увеличит потребление местной продукции, что даст толчок для развития фермерских хозяйств, народных промыслов и пр.;
- появление возможности развития бизнеса за счет строительства и эксплуатации вспомогательной инфраструктуры;
- создание условий для привлечения инвестиций на развитие вспомогательной инфраструктуры;
- развитие вспомогательной инфраструктуры автомобильного транспорта;
- поступление дополнительных налогов и сборов в республиканский и местные бюджеты;
- снос старых строений, в том числе придорожных инфраструктурных объектов, с выплатой компенсаций.

Основными критериями распределения перевозок между различными видами транспорта являются: минимум транспортных издержек, скорость транспортировки, своевременность доставки, обеспечение сохранности перевозимых грузов и безопасности перевозок. В условиях транспортного рынка большое значение имеют и такие факторы, как доступность и простота организации перевозки, качественный уровень транспортных услуг, иными словами – все то, что объединяется под общим понятием «транспортного сервиса». Именно автотранспортные перевозки обеспечивают тот уровень, который играет решающую роль при выборе вида транспорта, особенно при перевозке ценных грузов и грузов, где временной фактор – это фактор номер один.

1.3 Перспективы внедрения газомоторного топлива на маршруте

Прибавив к этому снижение себестоимости транспортных расходов за счет снижения расходов на моторное топливо замещением традиционного нефтяного моторного топлива природным газом и соответствующие экологические аспекты повышается привлекательность автотранспортных перевозок, что предполагает возможность непосредственного участия газомоторной отрасли РК в создании благоприятных условий для международных автомобильных перевозок в соответствии с Соглашением между Правительствами государств - членов Шанхайской организации сотрудничества.

В связи с вышеуказанным 05 октября 2017 г. между ПАО «Газпром», Китайской Национальной Нефтегазовой Корпорацией и АО НК «КазМунайГаз» в городе Санкт-Петербург на Международном Газовом Форуме подписан Меморандум о взаимопонимании по сотрудничеству в области развития производственно-сбытовой инфраструктуры использования природного газа в качестве моторного топлива на Международном транспортном маршруте «Европа-Китай» (МТМ ЕК).

Положениями Меморандума было предусмотрено проведение маркетинговых исследований интенсивности движения автотранспорта и соответствующего объема потребления СПГ/КПГ, изучение и анализ существующих технологий, унификации нормативно-технической документации, оценки необходимой мощности производственно-сбытовой инфраструктуры и объема капиталовложений.

Одной из составных частей маркетинговых исследований явился автопробег «Жудун Санкт-Петербург» прошедший с 4.09.2018г. по 4.10.2018г., в задачи которого входило:

- в целом популяризации использования природного газа, как экологически чистого и экономичного моторного топлива,
- тестирование автотранспортных средств на выносливость и эффективность,
- и в частности сбор информации для изучения существующих технологий производства и сбыта КПГ/СПГ, визуальное изучение состояния и прогноз

пропускной способности автодорог, детализации и уточнения размещения по трансконтинентальному маршруту заправочной инфраструктуры и возможность ее интеграция в состав объектов дорожного сервиса. Для этих целей в рамках подписанного Соглашения «О взаимодействии в области изучения проектов развития инфраструктуры на МТМ ЕК» между КТГО и НИИ Транспорта и коммуникации (НИИ ТК) казахстанская сторона привлекла к участию в автопробеге специалиста НИИ ТК.

При участии представителей МИР РК в том числе Комитета транспорта и АО НК «Казавтожол» были проведены ряд рабочих совещания в городах Санкт-Петербург, Шанхай и Алматы по вопросам положения Меморандума и организации международного автопробега.

2. ОПИСАНИЕ МАРШРУТА И МЕРОПРИЯТИЙ АВТОПРОБЕГА

Предварительное выездное исследование по вопросам размещения производственно-сбытовой инфраструктуры (ПСИ), использования природного газа (сжатый природный газ и сжиженный СПГ природный газ) на казахстанском участке автотранспортного коридора Западная Европа-Западный Китай проводилось в рамках международного автопробега «Жудун Санкт-Петербург» прошедший с 4.09.2018г. по 4.10.2018г., на территории следующих государств:

- Республики Казахстан;
- Китайской Народной Республики (КНР);
- Российской Федерации (РФ).

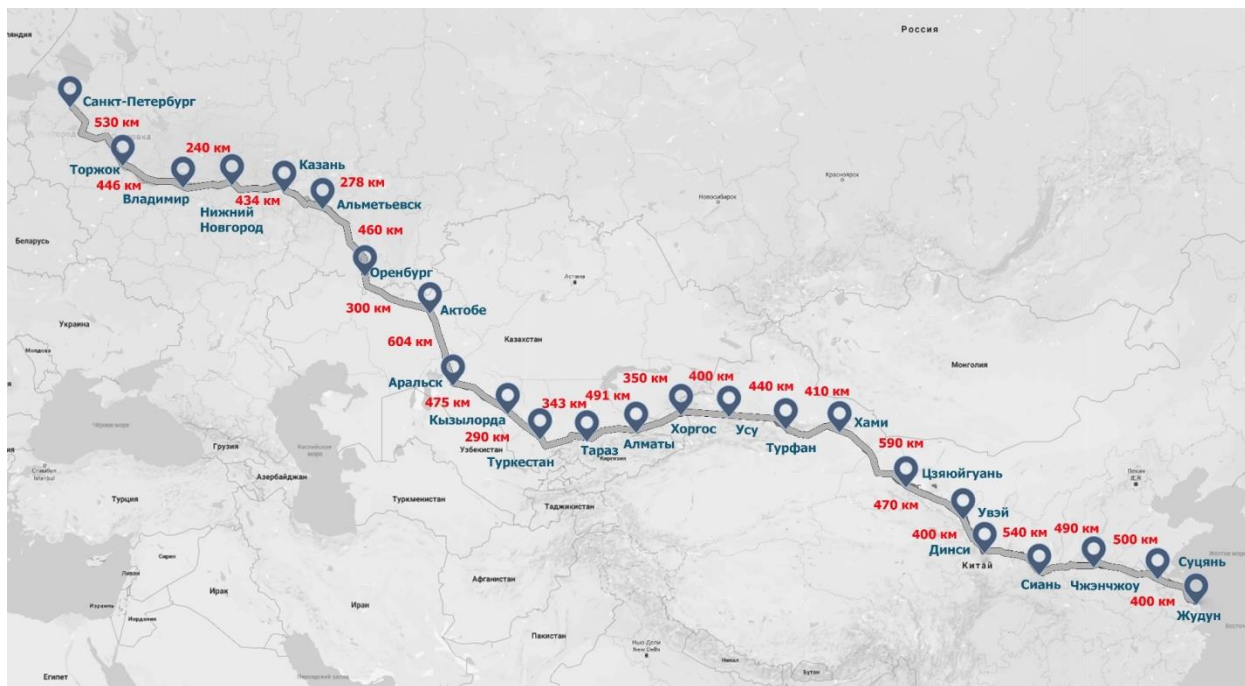
В процессе исследования изучался опыт КНР и РФ по применению газомоторного топлива перевозчиками и развитие соответствующей инфраструктуры для его реализации.

Региональный охват и значительная территория повысили сложность исследования и сделали необходимым учет местной специфики. Государства автопробега отличаются друг от друга территориальными и географическими условиями, уровнем экономического развития, степенью участия в международной и региональной торговле, что не может не сказываться на развитии дорожной вспомогательной инфраструктуры, бизнеса, международных автомобильных перевозок и главное развитием применения газового топлива. Следует отметить сложности с получением информации у стран-партнеров необходимой для маркетинговой оценки обеспеченности АГНКС, КриоАЗС, заводов по производству КПП. Представителем НИИ ТК передавались официальные запросы через организаторов мотопробега, на которые не были получены ответы. В связи с чем, оценки объектов сервиса проводились визуально.

Международный автопробег по Международному транспортному маршруту «Европа-Китай» был проведен в 3 этапа:

- 1 ЭТАП – «СБОР К МЕСТУ СТАРТА», с 15 августа по 4 октября 2018года, 8 230км.
- 2 ЭТАП – «ОФИЦИАЛЬНАЯ ЧАСТЬ», с 4 сентября по 4 октября 2018года, 9 881км.
- 3 ЭТАП – «ВОЗВРАЩЕНИЕ», с 4 октября по 15 октября 2018 года, 4998 км.

Общая протяженность всех этапов автопробега по маршруту через города Жудун – Ляньюньган – Чжэнчжоу – Суцзянь – Ланьчжоу – Чжанье – Гуачжоу – Хами – Урумчи – Инин – Хоргос – Алматы – Тараз – Кызылорда – Аральск – Актобе – Оренбург – Альметьевск – Казань – Нижний Новгород – Владимир – Тверь – Санкт-Петербург и обратно составило порядка 20 тыс. км. Официальная часть 10 тыс.км. на рис. 8 представлена карта автопробега.



В автопробеге на разных этапах участвовало до 18 единиц газомоторной техники, в том числе грузовые автомобили, автобусы, специальная техника, легковые автомобили, технические параметры которых указаны в Приложение 1. От казахстанской стороны участвовал междугородный туристический автобус марки «Анкай» предоставленный компанией AllurGroup, автомобиль Камаз грузовой и легковой автомобиль Tayota Land Cruiser.

Таблица 2.1 Технические характеристики казахстанских АТС автопробега

№ п/п	Тип, модель, марка ТС / Госномер	Место регистрации/ Принадлежность	Габариты (длина*ширина*высота) в мм	Вес без нагрузки в кг	Вес с нагрузкой в кг	Нагрузка на ось, тонн	Вид топлива	Объем топливного бака в литрах	Запас хода на 1-ой заправке, км	Расход на 100 км	Маршрут автопробега
1	Автобус ANKAI HFF6121K09C1E5/UD9866	KHP, Anhui Ankai Automobile Co., Ltd	12000/2500/3550	12800	18000	6,5 т / 11,5 т	СПГ	375	800	47	Жудун - Хоргос - Жайсан - Санкт-Петербург - Жайсан - Хоргос - Жудун
2	KAMAZ 53215-052-15 / 671YV03	PK, TOO "Торговая компания КАМАЗ"	8665/2900/3835	11000	19650	3,77 т/7,23 т	дизель/КПГ	500/90	1500	45/25	Хоргос - Жайсан
3	Toyota Land Cruiser 100 / 065B202	PK, TOO "КазТрансГаз Онимдеры"	4890/1940/1870	2570	3260		бензин/КПГ	96/130 л	540	25,9/23,47	Хоргос - Жайсан





Рисунок 2.2 Автомобили - участники мотопробега

2.1 Маршрут по территории КНР

Период с 4.09.2018г-15.09.2018г., протяженность 4640 км.

4 сентября 2018 года в городе Жудун (Суцзянь) Китайской Национальной Нефтегазовой Корпорацией (КННК) при участии представителей национальных энергетических компании ПАО Газпром, АО НК КазМунайгаз проведена Торжественная церемония старта международного автопробега с широким освещением представителями мировых массмедиа. Маршрут от города Жудун до города Суцзянь, провинция Цзянсу - протяжённость 400 км. Развитая придорожная инфраструктура. Проезжая часть имеет а/б покрытие без каких-либо дефектов, представляя собой четырёхголосную автомагистраль с укрепленной обочиной и разделительной полосой. Автомагистраль оборудована всеми техническими средствами организации дорожного движения: дорожная разметка, соответствующие дорожные знаки, барьерные ограждения со светоотражающими элементами, светозащита на разделительной полосе, шумовые полосы на виражах и перед опасными участками дороги, дополнительные информационные знаки «Пристегнуть ремень», «Не разговаривать по телефону».



Рисунок 2.3 Пункт оплаты для въезда на платную автомагистраль

Маршрут от города Суцзянь до города Чженчоу - протяжённость 500 км.

Промежуточная остановка в городе Туншань, на отстойно-разворотной площадке, где имеется автомойка, СТО, АГНКС, КриоАЗС. Произведена заправка автомобилей.



Рисунок 2.4 Заправка на КриоАЗС



Рисунок 2.5 Емкость для хранения СПГ на КриоАЗС

Маршрут от города Чженчоу до города Сиань - протяжённость 490 км. По горным районам с множеством тоннелей, мостов и путепроводов. В г. Сиань проведен международный газовый форум, был подготовлен доклад и презентация на тему «Текущее состояние и перспективы развития рынка газомоторного топлива в РК».

Вице-мэром г. Сиань участники автопробега в качестве почетных гостей были приглашены на красочное шоу «Прохождения Южных ворот».

По дороге заправка автомобилей на стационарной КриоАЗС СПГ/КПГ. Сотрудниками компании Петрочайна организована экскурсия и даны пояснения по логистике поставки сжиженного и компримированного природного газа, а также процедуры по заправке автомобилей и соответствующие технические характеристики.



Рисунок 2.6 Заправка СПГ/КПГ

Маршрут от города Сиань до города Динси протяжённость 540 км. Дорожный сервис на высоком уровне, есть все необходимое для обслуживания, как автотранспорта, так и для водителей и пассажиров. На единой территории находятся магазины, пункты питания, гостиницы, туалеты, СТО для мелко срочного ремонта, парковки для грузового, легкового и электротранспорта с пунктами для зарядки. На некоторых территориях есть детские площадки, площадки для выгула собак, площадки для игры в баскетбол, тренажёрные залы. По маршруту следования также произведена заправка автомобилей от КриоПАГЗа.



Рисунок 2.7 Заправка LNG/LNG (СПГ/КПГ) на придорожном сервисе рядом с АЗС традиционным топливом.

Маршрут от города Динси до города Увей - протяжённость 400 км. На протяжении всего маршрута пункты дорожного сервиса обустроены с двух сторон автомобильной дороги, и соединены между собой надземными или подземными переходами, имеется план дорожного сервиса и планы эвакуации в случае ЧС.



Рисунок 2.8 Объекты придорожного сервиса

Маршрут от города Увей до города Цзяюйгань - протяжённость 470 км. Завод по производству КПП производительностью 3400 м³/час.



Рисунок 2.9 Малотоннажная станция по производству КПП

Маршрут от города Цзяюйгань до города Хами - протяжённость 590 км.

В городе Хами была проведена экскурсия на завод по производству СПГ и КПП. Завод состоит из Восточного и Западного блока, площадь территории – 64 тыс.м². используется технология охлаждения аммиаком, поставка оборудования производства США. Сроки строительства, начиная с проектных работ, составили 5 лет, начало строительства 2012 год, ввод в эксплуатацию 2016 год. Поставка природного газа осуществляется по отводу 17,8 км. от МГ "Запад-Восток". В 2017 году объём переработки природного газа составил 22 740 тыс. м³, в 2018 году – 26 600 тыс. м³. На третьем этапе выделяют до 400 кг тяжелых углеводородов (этан, пропан, бутан) ежедневно.

Таблица 2.2 Завод по производству СПГ и КППГ в г.Хами

Завод СПГ	
Производительность	51 тонн/сут.
Штат/смена	27 чел. (АУП-7. ПП-20)/5 чел в смену.
Расход э/энергии на 1м3	0,4-0,5 квт. час
Инвестиции	135 млн. юаней
Срок окупаемости	7 лет
Технология	
1 этап	очистка газа от CO ₂ , H ₂ O, ртути.
2 этап	охлаждение аммиаком (-24С)
3 этап	очистка от тяжелых углеводородов C ₅
4 этап	глубокое охлаждение (-158С)
Резервуар хранения СПГ	1000 м3, 4 цистерны по 250м3
Изоляция	Перлитовый песок + аммиак 380 тонн
Зона заправки	2 заправки-40 тонн, 2 автоцистерны по 20 тонн.
АГНКС	
Производительность	
проектная	100 тыс. м3/сут.
фактическая	60 тыс. м3/сут.
2 диспенсера	2 ПАГЗ



Рисунок 2.10 Завод по производству СПГ



Рисунок 2.11 Завод по производству СПГ

Маршрут от города Хами до города Турфан протяжённостью 410 км.

Маршрут от города Турфан до города Усу протяжённостью 440 км.

Часть участков дорог реконструируются. Получить информацию по КристоАЗС на территории Синьцзян-Уйгурского автономного района не представилось возможным, так как все заправочные комплексы огорожены и охраняются военнослужащими.

Маршрут от города Усу до города Хоргос протяжённостью 400 км.

В Синьцзян-Уйгурском автономном районе придорожный сервис уступает предыдущим, однако, заправочных станций газомоторного топлива больше.

Резюме: Автомагистраль «Ляньюньган – Хоргос» является международной транспортной дорогой КНР, среднесуточный транспортный поток на которой составляет порядка 21 тыс. авт./сутки.

Состояние дороги соответствует I категории, вдоль автомагистрали располагается развитая инфраструктура зоны сервиса, рестораны и гостиницы, среднее расстояние между пунктами дорожного сервиса в среднем 60-80 км, развитая сеть заправок газомоторного топлива. В настоящее время вдоль нее расположены 34 АЗС газомоторного топлива (существующие и строящиеся), среди которых 24 станции расположены в Синьцзян-Уйгурском автономном районе, 2 станции в провинции Хэнань, 5 станций в провинции Шаньси и 3 станции в провинции Ганьсу. Кроме газовых заправок компании Kunlun Energy Company Limited по МТМ ЕК размещена сеть заправок компании Sinopec.

Пересечение границ.

Во время автопробега действовал жесткий график, в котором не было предусмотрено время на проведение обследования в пунктах пересечения границ и анкетирование перевозчиков. В связи с этим приведены данные на основании других исследований. Государственная граница РК на таможенном терминале Хоргос пересечена при содействии таможенных и пограничных органов, представителей Комитета транспорта МИР РК в течении 50 минут.

2.2 Маршрут по территории Республики Казахстан

Маршрут международного автопробега по территории Республики Казахстан составил 2 637 км. На рис.2.12 представлена карта маршрута с указанием мест остановок на отдых и проведение медийных мероприятий. Принимая во внимания, важность международной

российский грузовой тягач «Камаз-NEO» и Криоавтоцистерна для обеспечения сжиженным природным газом по территории РК.



Рисунок 2.13 Криоавтоцистерна

Маршрут от города Алматы до города Тараз протяжённость 500 км.

В связи с тем, что строительство БАКАД только начинается, маршрут проходил в обход города Алматы через густонаселенные пункты Карой-Чапаево-Междуреченское-Шымалган с высокой интенсивностью движения автотранспорта по узким дорогам II-III категории с пересечением железнодорожных путей в одном уровне, протяженностью 44 км. Длительность времени объезда г. Алматы составила 1,5 часа. Участок дороги от г Алматы до Узынагаш соответствует дороге 1Б категории.

Участок дороги 111 км Узынагаш – Кенен (Отар) II категории требует уширения до четырех полос. От участка Кенен (Отар) до Благовещенки 77 км новая дорога категории 1Б введена в эксплуатацию в одностороннем режиме пропуска автотранспорта - от Благовещенки до Кенен (Отар), проезд закрыт, автоколонна на этапе «Возвращения» преодолела данный участок в объезд через населенный пункт Кордай протяженностью 101,2 км.

На объектах дорожного сервиса имеются пункты питания, магазины, АЗС, парковки для легковых и грузовых автомобилей. Основной недостаток - отсутствие туалетов. Автомобильная дорога до г. Тараз в удовлетворительном состоянии соответствует 1Б категории.

В г. Тараз при содействии и акимата Жамбылской области с участием большого количества населения проведена торжественная церемония проводов участников автопробега. Мероприятие широко освещалось по телевидению и в прессе.

Маршрут от города Тараз до города Туркестан протяжённостью 338,7 км. Часть участка автомобильной дороги на реконструкции (между пос. Б. Момышулы-г.Шымкент). Автомобильная дорога 1Б категории с разделительной полосой и четырьмя полосами движения. По пути следования недостаточно объектов дорожного сервиса.

Маршрут от города Туркестан до города Кызылорда протяжённостью 280 км. Автомобильная дорога 1Б категории с разделительной полосой и четырьмя полосами движения.

В г. Кызылорда при содействии акимата Кызылординской области проведена промоакция «Середина пути» на центральной площади с участием населения г. Кызылорды, мероприятия были освещены в средствах массовой информации.

Маршрут от города Кызылорда до города Аральск протяжённостью 440 км. Дорога имеет II техническую категорию, две полосы движения.

По пути следования участники автопробега посетили памятник в составе мемориала «Коркыт-Ата» в Кармакшинском районе г.Кызылорда.

На отдых и ночлег остановились в санатории «Камбаш» на живописном побережье одноименного озера. Компания «We can» организовало концерт фольклорной музыки и танцев, этно-аул, где юртах участникам автопробега был подан праздничный ужин.



Рисунок 2.14 Дорожный сервис на трассе Кызылорда - Аральск.



Рисунок 2.15 Дорожный сервис на трассе Кызылорда - Аральск.

Маршрут от города Аральск до города Актобе протяжённостью 618,3 км.

В целом участок автодороги от г.Кызылорда до границы Российской Федерации автомобильная дорога II-й технической категории с двумя полосами движения.

На отдельных участках дороги имеются дефекты проезжей части такие как колейность, выбоины. Требуется ремонт покрытия.

Автоколонна на данном участке двигалась со скоростью менее 80 км/час и для снижения помех встречным автомобилям была вынуждена увеличить интервал между транспортными средствами до 80-100 м. создавая «карманы» для обгоняющего транспорта,

при этом длина автоколонны составила порядка 1,8-2 км, что снизило возможности визуального контроля за участниками автопробега.



Рисунок 2.16 Трасса Аральск - Актобе



Рисунок 2.17 Заправка КПГ в г.Актобе.

АГНКС «КазТрансГаз» в г.Актобе, единственная станция производящая КПГ соответствующая нормативным правилам и уровню сервиса на участке протяженностью боле 1161 км между г. Кызылорда – п.Жайсан.

Проведена церемония завершения автопробега по территории Республики Казахстан, в которой участвовали представители Комитета транспорта и АО НК «КазАвтоЖол» МИР РК, представители акимата Актюбинской области, ключевые потребители природного газа в качестве моторного топлива и представители экологических организаций. Проведена акция по посадке деревьев представителями ПАО «Газпром», КННК и АО «НК КазМунайгаз» на территории АГНКС.

Маршрут от города Актобе, до таможенного поста Жайсан составил 110 км. Производственным филиалом ТОО «КазТрансГаз Өнімдері» при сотрудничестве с пограничными и таможенными органами РК организован переход через государственную границу на территорию Россию.

Протяженность маршрута от города Актобе до города Оренбург 300 км

Резюме.

Автоматгистраль Хоргос - Жайсан на территории РК, несмотря на ввод в эксплуатацию значительной части современной дороги категории 1Б, в полной мере не готова к обеспечению международного транзита Европа-Китай из-за отсутствия соответствующих объездов населенных пунктов и реконструкции отдельных участков дорог. Действующие объекты сервиса не отвечают требованиям, предъявляемым к международным комплексам придорожного сервиса, на отдельных участках большой протяженности отсутствуют вообще. Требуется серьезная проработка проектов

строительства на транзитной магистрали современных типовых объектов придорожного сервиса, включая заправочные комплексы с участками (модулями) реализации КПП/СПГ.

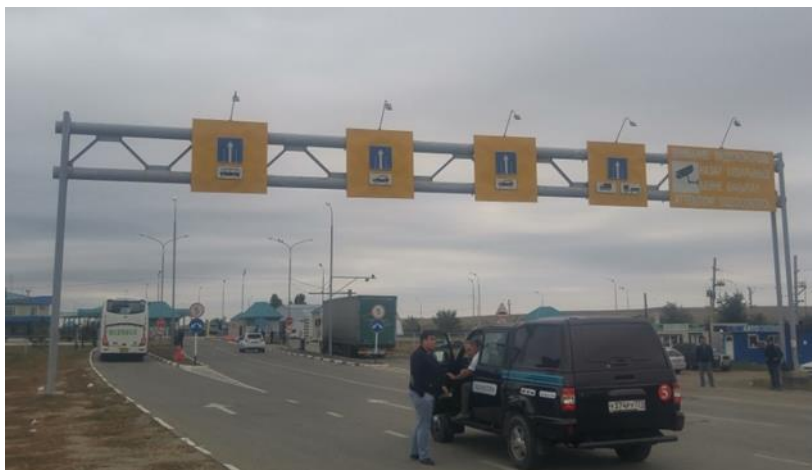


Рисунок 2.18 Таможенный пост Жайсан

Прохождение государственных границ по времени всей автоколонны заняло 1 час 30 минут. Для пересечения автотранспорта РФ границ РК и транзитного передвижения по территории РК в направлении КНР и обратно действует без разрешительная система

2.3 Маршрут по территории Российской Федерации

Маршрут от города Оренбург до города Альметьевск, протяжённостью 460 км.



Рисунок 2.19 Трасса государственная граница РФ – Оренбург



Рисунок 2.20 Трасса государственная граница РФ – Оренбург

АГНКС «Газпром»: производительность станции 1800 м³/час. Оборудование итальянское, обеспечивает заправку легкового автомобиля за 5-7 минут, автобус 10-13 минут.



Рисунок 2.21 Трасса государственная граница РФ – Оренбург Трасса Оренбург – Альметьевск.

Маршрут от города Альметьевска до города Казани, протяжённостью 278 км. На трассе Р239 от г.Альметьевска до г.Казани развитая сеть дорожного сервиса. Автомобильная дорога от г.Альметьевска до пгт.Алексеевское имеет две полосы движения. Дорога от пгт.Алексеевское до г.Казань имеет четыре полосы движения с разделительной полосой.



Рисунок 2.22 Трасса государственная граница РФ – Оренбург. Дорожный сервис на трассе Альметьевск – Казань.



Рисунок 2.23 Трасса государственная граница РФ – Оренбург. Трасса Альметьевск – Казань.

Маршрут от Казани до Нижнего Новгорода, протяжённостью 434 км. Автомобильная дорога Р241 от Казани до пгт.Пятидворка имеет четыре полосы движения с разделительной полосой, от посёлка Пятидворка до Нижнего Новгорода две полосы движения. Заправка автомобилей на АГНКС Газпрома.



Рисунок 2.24 Трасса государственная граница РФ – Оренбург Трасса Казань - Нижний Новгород.



Рисунок 2.25 АГНКС на трассе Казань - Нижний Новгород.

Маршрут от города Нижний Новгород до города Владимир, протяжённостью 240 км.

Автомобильная дорога М7 в основном имеет четыре полосы движения с разделительной полосой. Дорожное покрытие не имеет никаких дефектов, полностью обустроена и соответствует всем требованиям безопасности дорожного движения.



Рисунок 2.26 Трасса Нижний Новгород – Владимир



Рисунок 2.27 АГНКС на трассе Нижний Новгород – Владимир

Маршрут от города Владимир до города Торжок, протяжённость 446 км. Маршрут до города Торжок идёт по трассе М7 которая с 23.04.2018 года находится на капитальном ремонте. После ремонта дороги будет иметь четыре полосы движения с разделительной полосой на участке от ПК83+400 до ПК90+00. На сегодняшний день на данном участке от Владимира до пгт.Крольчатник четыре полосы движения с разделительной полосой. Участок от посёлка Крольчатник до посёлка Жуково имеет две полосы движения и выходит на автомобильную дорогу М10. Участок от пгт.Жуково до города Торжок четыре полосы движения с разделительной полосой.



Рисунок 2.28 Трасса Владимир – Торжок.



Рисунок 2.29 Трасса М-11.

Маршрут от города Торжок до города Санкт-Петербург, протяжённостью 530 км. Маршрут проходит по новой платной автомагистрали Москва – Санкт Петербург (трасса М11). Новая автомагистраль четырёхполосная с разделительной полосой, категория дороги IА. Трасса М11 соответствует всем требованиям безопасности дорожного движения.

В г.Окуловка Новгородской области начато строительства первой КриоАЗС «Газпрома» на автодороге М-11 «Москва - Санкт-Петербург». Создание газозаправочной инфраструктуры «Газпрома» на автодороге М-11 (является участком международных транспортных маршрутов «Север – Юг» и «Европа – Китай») ведётся в рамках сотрудничества с ГК «Автодор».

Ключевым потребителем СПГ на автодороге М-11 станет магистральный автотранспорт. Трафик на трассе составляет порядка 5000 грузовых автомобилей в сутки.

Резюме: В настоящее время на российском участке МТМ ЕК функционирует одна АГНКС с функцией производства и заправки СПГ (Санкт-Петербург) и одна производство СПГ (Московский газоперерабатывающий завод). Оба объекта принадлежат ООО «Газпром газомоторное топливо».

В соответствии с планами ПАО «Газпром» к 2030г. для удовлетворения спроса на СПГ на МТМ ЕЗК будет построена следующая инфраструктура:

- четырнадцать КриоАЗС на российском участке МТМ ЕК (запланированы в соответствии с Соглашением о сотрудничестве между ГК «Автодор» и ПАО «Газпром» по строительству газозаправочной инфраструктуры на ЦКАД от 05.10.2017, а также «Дорожной картой» между ООО «Газпром газомоторное топливо» и ГК «Автодор»);
- шесть комплексов по производству СПГ (запланированы в соответствии с Программой развития малотоннажного производства и использования СПГ на ГРС ПАО «Газпром»).

Оценка потенциального количества грузовых транспортных средств, использующих природный газ в качестве моторного топлива, объема потребления природного газа транспортными средствами в период до 2030 года на МТМ ЕК:

- базовый прогноз: 39 720 проездов грузовиков на СПГ в год.

Определение возможного расположения производственно-сбытовой инфраструктуры газомоторного топлива на МТМ ЕЗК в период до 2030 года:

запланировано: 14 КриоАЗС, 6 КСПГ. Функционирует: 1 АГНКС с функцией производства и заправки СПГ (С.-Петербург), 1 КСПГ непосредственно на МТМ ЕК.

2.4 Итоговые результаты автопробега

1. Была изучена и собрана информация по ценам на моторное топливо по пути следования автопробега в период с 4 сентября по 4 октября 2019года.

Таблица 2.3 Стоимость моторного топлива по пути следования автопробега

	юань	тенге	рубль
Курс 1 доллара США	6,74	364,0	65,47
<i>Цены в национальных валютах</i>			
<i>за единицу измерения</i>	КНР	РК	РФ
СПГ, кг	4,7		22
КПГ, м ³	3,4	80	14
Дт евро5, литр	7,08	191	44,5
Аи 92, литр	7,43	155	39,9

По территории КНР заправки СПГ производилась на стационарных АГНКС и КриоАЗС КриоПАГЗом, на территории РК и РФ российским КриоПАГЗом с поставкой СПГ из Екатеринбурга и Санкт-Петербурга.

2. СПГ является единственной экологической и экономической альтернативой дизельному топливу для магистрального грузового транспорта. Снижение выбросов по сравнению с дизельными грузовиками (Euro VI):

- NO_x - 35%
- Тонкодисперсная пыль - 95%
- CO₂ - 10%
- Шум - 70%

3. Для пересечения автотранспорта РФ границ РК и транзитного передвижения по территории РК в направлении КНР и обратно, действует без разрешительная система, для пересечения автотранспорта КНР границ РК и транзитного передвижения по территории РК в направлении РФ и обратно необходимо согласование между уполномоченными органами СУАР КНР и комитета транспорта РК.

4. Разрешенная нагрузка на ось – 10 тонн, свыше необходимо произвести оплату и получить спец. разрешение в уполномоченном органе – комитете транспорта РК;

5. Разрешенные габариты 12 (15) x 2,55 x 4 м - автобусы, 16,5 x 2,55 x 4 м - автопоезда в составе тягача и полуприцепа, 20 x 2,55 x 4 м - автопоезда в составе тягача и прицепа, свыше необходимо произвести оплату и получить спец. разрешение в уполномоченном органе – Комитет транспорта РК;

6. При провозе опасного груза (КПГ/СПГ – метан, 2-ой класс опасности) – нет необходимости в спец. разрешении - допуск водителя к работам с опасными грузами (в рамках ДОПОГ);

7. В автопробеге принимали участие автотранспортные средства, работающие на СПГ и КПГ производства КНР и Российской Федерации.

Как показано в таблице 2.4 запас хода без дозаправки составляет:

- легковые АТС – 900-1050км;
- автобусы – 600-900км;
- грузовые автомобили – 400-1000км.

Исходя из данных показателей для обеспечения технической возможности перевозок на КПГ/СПГ расстояния между соответствующими заправками в одном направлении должны составлять не менее 400-500 км для транспорта на СПГ и 150-200 км для транспорта на КПГ

Таблица 2.4 Характеристики АТС автопробега

№ п/п		марка	Вид топлива	Объем емкостей, л	Запас хода, км	Мощность двигателя л.с/кВт/об.мин	Страна
1	Автобус	Lotos-105	СПГ	1x500	600	260/191/2300	РФ
2	Грузовой автомобиль	Шаньцы	СПГ	1X450	400	350/257/2200	КНР
3	Грузовой автомобиль	Урал-4320-8951-16 (Урал NEXT)	КПГ/СПГ	9x200/ 1x450	1000 (450+550)	312/228/2300	РФ
4	Грузовой автомобиль	Камаз 43118	КПГ/СПГ	9x80+4x100 1x500	224м3/500л	300/220/2200	РФ
5	Грузовой автомобиль-тягач	Камаз-NEO	СПГ/ДТ	450/260	1600 (1200+400)	401/295/1900	
6	Автобус	Yutong	СПГ	1x450	600	257/257/1900	КНР
7	Автобус	Анкай	СПГ	1x445	700	150	КНР
8	Легковой автомобиль	Volkswagen Passat	КПГ	1x30	895 (455+440)	150	РФ
9	Легковой автомобиль	УАЗ «Пикап»	КПГ/бензин	40м3/86л	920 (310+610)	134,6/99/4600	РФ
10	Легковой автомобиль	Lada Vesta CNG	КПГ/бензин	1x18м3	1050 (350+700)	96/70,5/5800	РФ
11	Легковой автомобиль	Lada Vesta CNG	КПГ/бензин	1x18м3	1050 (350+700)	96/70,5/5800	РФ

Примечание: технические характеристики и фотоматериалы АТС автопробега смотреть в Приложении 1.

8. Пройдено 10 061 км, со средней скоростью 82,8 км/час, израсходовано 1 998,04 кг СПГ.

Общий эффект по автобусу «Анкай» составил 2 730,98 долларов США.

Общий эффект по казахстанской автоколонне составил 2 974,56 долларов США.

9. Автопробег выполнил возложенную задачу по популяризации использования природного газа, как экологически чистого и экономичного моторного топлива.

10. Техника выдержала испытание, автобус «Ankai» прошел весь маршрут автопробега, продемонстрировав отличное качество и надежность, показал исключительные результаты по потребительским свойствам, подтвердив экономическое преимущества газомоторных транспортных средств перед традиционными.

11. В КНР и РФ существуют и реализуются государственные и региональные программы по развитию ПСИ на МТМ ЕК, но перспективы развития международного трафика грузового транспорта на СПГ по МТМ ЕК на всем его протяжении зависит от развития рынка СПГ в Республике Казахстан

3. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РЫНКА АВТОТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ РК

3.1 Информация по объему грузопассажирских перевозок

Роль видов транспорта в грузовых перевозках за период 2010-2017 гг. характеризуется данными диаграмм на рисунках 3.1-3.2.

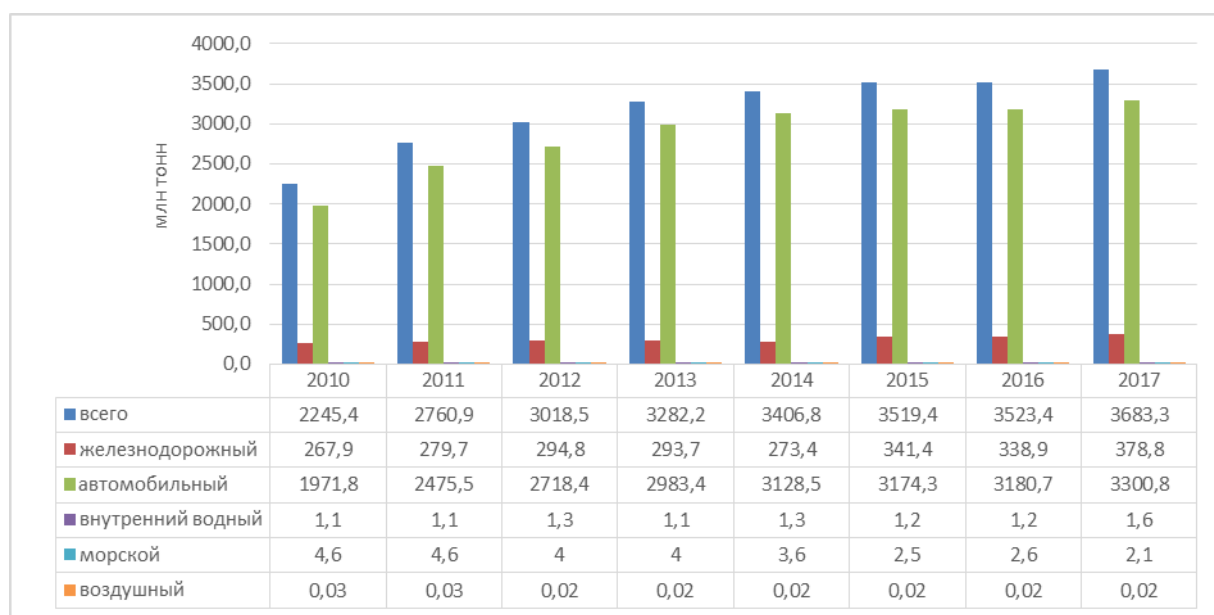


Рисунок 3.1 – Объем грузовых перевозок по видам транспорта (без учета трубопроводного) в динамике за 2010-2017 гг. [2].

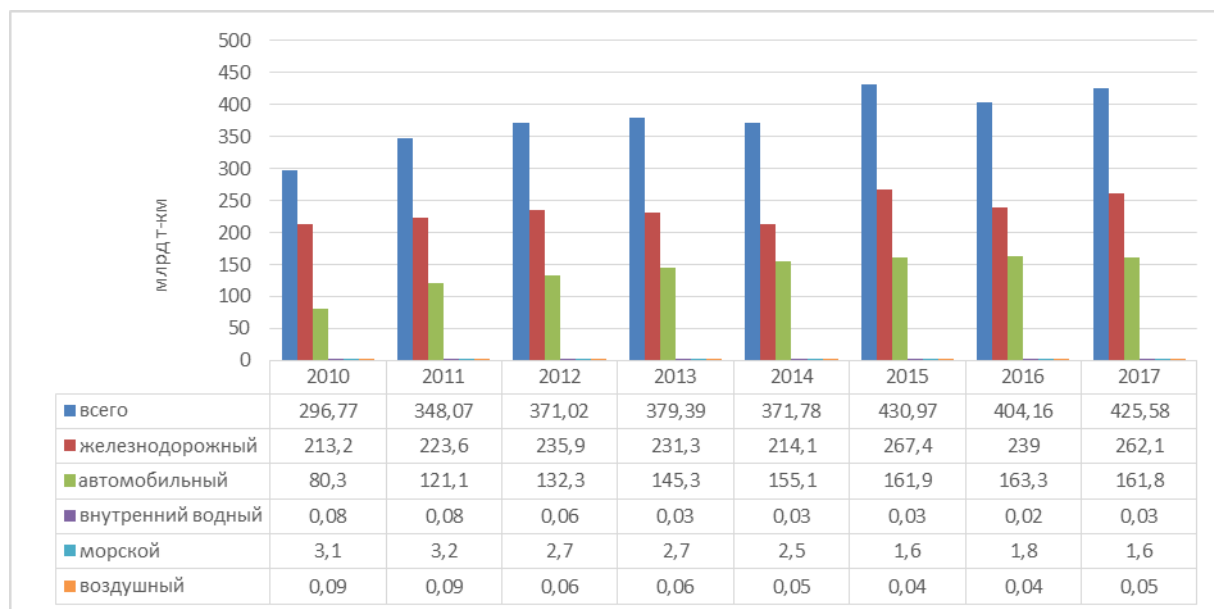


Рисунок 3.2 – Грузооборот по видам транспорта в динамике за 2010-2017 гг. [2].

По объемам перевозимых грузов первое место занимает автомобильный транспорт (учтены повторные перевозки – от производителя до склада, от склада до потребителя и др.), далее следует железнодорожный, морской, внутренний водный и воздушный транспорт.

За 2017 г. всеми видами транспорта перевезено 3,7 млрд. тонн различных грузов, из которых 89,6% приходится на автомобильный транспорт, 10,3% доставлено по железной дороге и остальное приходится на водный и воздушный виды транспорта. На водные виды транспорта – 3,7 млн. тонн, на воздушный – 0,02 млн. тонн.

Перевозки пассажиров с учетом оценки объема перевозок индивидуальными предпринимателями, занимающимися коммерческими перевозками, за 2017 г. увеличились на 1,7% (по сравнению с 2016 годом) и составили 22720,1 млн. человек. Динамика изменения объемов пассажирских перевозок за 2010-2017 гг. представлена на рисунках 3.3-3.4.

Также как и в грузовых перевозках, ведущая роль в перевозках пассажиров принадлежит автомобильному транспорту. Автотранспортом республики в 2017 году перевезено с учетом городского электрического транспорта 22619,3 млн. человек, пассажирооборот составил 239,97 млрд. пкм. По сравнению с 2016 г. произошло увеличение этих показателей на 1,7% и 1,2% соответственно.

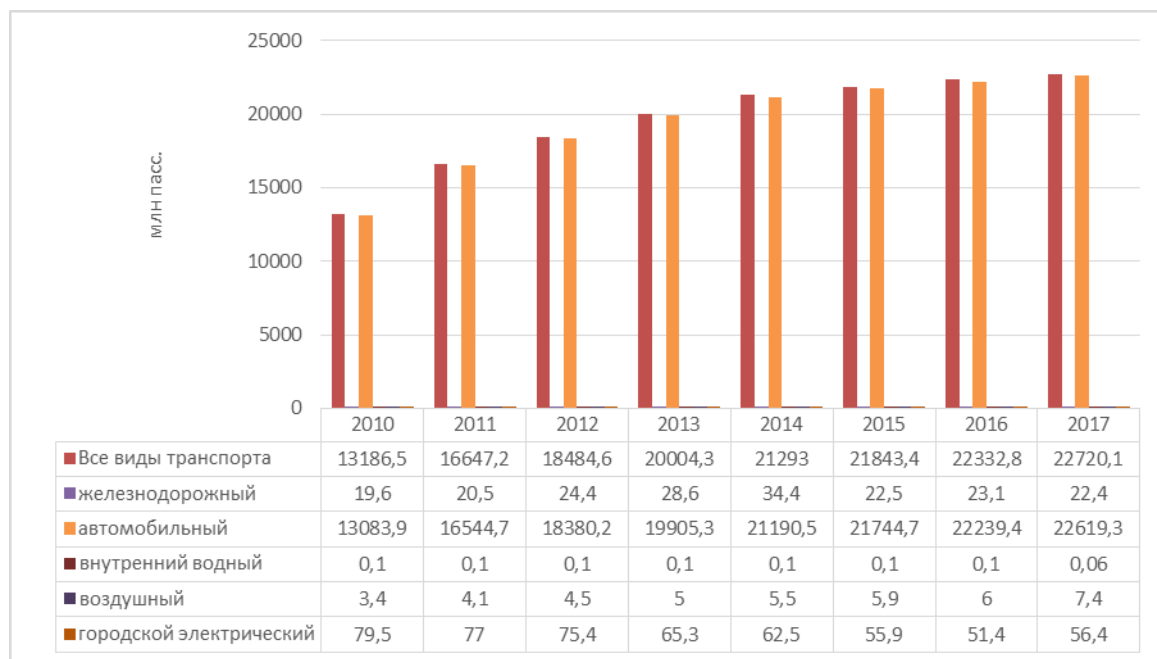


Рисунок 3.3 – Объем перевозок пассажиров по видам транспорта в динамике за 2010-2017гг.

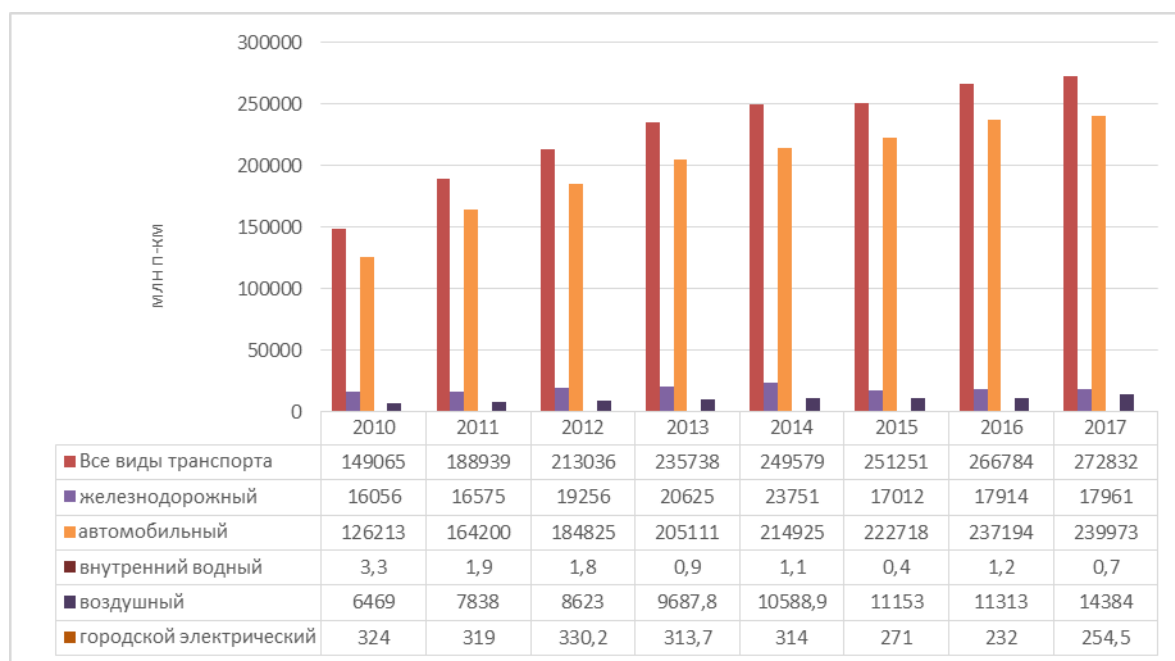


Рисунок 3.4 – Пассажирооборот по видам транспорта в динамике за 2010-2017 гг.

Роль автомобильного транспорта в перевозочной деятельности, несомненно, высока ввиду преимущественной возможности (по сравнению с другими видами транспорта), транспортировки грузов и пассажиров по гибким маршрутам следования, с доставкой их практически в любое место – непосредственно в пункты назначения, обеспечивая доставку «от двери к двери».

Основные показатели работы автомобильного транспорта в разрезе областей за 2010-2017 годы приведены в таблицах 3.1-3.4.

В течение последних лет развитие автомобильного транспорта Казахстана характеризуется стабильным ростом по всем основным показателям. Так, например, объем перевозки грузов вырос с 1971,8 млн.т в 2010 г. до 3322,3 млн.т в 2017 г., то есть в 1,7 раз. Основной объем был выполнен в Карагандинской (23,9%), Восточно-Казахстанской

областях (18,1%), а также в г.Алматы и Алматинской области (в целом 13,1%). На долю этих регионов приходится 55,1% от общего объема перевозок.

Также за 2010-2017 годы наблюдается и рост грузооборота автомобильным транспортом. С 80,3 млрд. ткм в 2010 году до 166,2 млрд.ткм в 2017 году рост составил более чем в 2 раза. Наибольший грузооборот приходится на г.Алматы (16,5%), Павлодарскую (11,4%), Атыраускую (7,7%), Восточно-Казахстанскую (9,7%) и Кызылординскую (8,4%) области. Увеличение грузоперевозок автотранспортом напрямую связано с изменениями в производственной сфере и в сфере услуг - ростом показателей по отраслям экономики и увеличением объемов потребления населением Казахстана.

Таблица 3.1 - Перевозка грузов автомобильным транспортом за 2010-2017 годы, млн. тонн

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Республика Казахстан	1 971,8	2 475,5	2 718,4	2 983,4	3 129,1	3 174,0	3 180,7	3 322,3
Акмолинская	95,8	112,4	112,6	121,5	121,3	120,3	113,1	116,1
Актюбинская	41,0	54,5	58,1	62,2	63,6	70,1	76,3	76,8
Алматинская	116,6	142,7	158,1	159,0	159,9	167,2	179,0	181,1
Атырауская	52,1	71,5	72,4	82,6	82,1	75,7	75,0	75,9
Западно-Казахстанская	30,0	33,8	35,7	38,8	39,9	39,5	39,4	39,3
Жамбылская	56,0	70,5	80,4	88,4	88,9	91,3	91,3	100,1
Карагандинская	444,0	551,1	619,7	676,7	719,2	709,9	727,5	795,5
Костанайская	221,5	268,0	275,6	299,7	297,3	294,9	277,3	291,5
Кызылординская	66,3	95,5	98,4	106,1	107,2	108,7	104,3	104,6
Мангистауская	136,9	182,0	203,7	211,1	214,0	225,3	216,4	236,5
Южно-Казахстанская	77,5	106,5	123,8	133,0	145,4	155,0	158,7	х
Павлодарская	57,8	70,2	76,6	83,3	91,8	93,6	97,7	88,6
Северо-Казахстанская	40,0	46,0	46,1	49,3	49,9	49,7	48,2	51,4
Восточно-Казахстанская	327,1	417,9	476,6	553,3	595,1	598,3	581,9	600,2
г.Астана	66,7	97,2	112,6	124,1	136,7	142,5	142,6	151,6
г.Алматы	142,4	155,6	168,3	194,4	216,8	232,1	252,2	254,5

Примечание: Знак «х» обозначает конфиденциальные данные.

Таблица 3.2 - Грузооборот автомобильным транспортом за 2010-2017 годы, млн. т-км

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Республика Казахстан	80 260,6	121 074,1	132 297,3	145 347,1	155 665,6	161 864,7	163 262,7	166 146,1
Акмолинская	2 827,7	4 057,7	4 426,4	4 768,1	4 996,4	5 010,5	4 992,6	5 265,2
Актюбинская	3 109,7	4 258,1	4 784,8	5 265,1	5 778,7	6 114,9	6 126,1	6 409,3
Алматинская	4 770,4	5 816,3	6 220,6	6 874,7	7 476,9	7 480,9	8 042,2	7 887,7
Атырауская	6 748,3	13 370,2	13 886,6	18 282,3	18 089,0	18 933,9	15 511,7	12 850,4
Западно-Казахстанская	1 539,2	2 129,2	2 425,4	2 633,6	2 722,3	2 721,7	2 906,0	3 099,6
Жамбылская	1 707,7	2 247,0	2 477,8	2 726,5	2 731,5	2 733,4	2 735,1	2 961,0
Карагандинская	5 610,4	7 406,1	8 441,4	9 664,6	10 055,2	9 871,5	10 355,1	10 843,1
Костанайская	5 538,9	8 257,2	9 237,1	9 883,0	10 911,6	10 701,1	10 527,5	11 413,7
Кызылординская	9 071,1	13 116,1	13 791,8	14 106,5	14 107,0	14 123,2	13 877,6	13 905,2
Мангистауская	1 990,7	4 284,9	4 846,5	5 885,7	6 423,7	7 252,5	6 484,2	6 935,9
Южно-Казахстанская	4 510,0	6 370,7	7 123,9	7 617,0	8 445,6	9 115,5	9 101,5	х
Павлодарская	7 917,7	14 312,7	16 152,8	15 640,1	16 772,6	18 083,5	19 661,5	19 029,3
Северо-Казахстанская	2 808,0	3 199,3	3 215,4	3 223,3	3 222,9	3 345,0	3 445,9	3 712,2
Восточно-Казахстанская	7 160,8	10 383,2	11 245,0	13 087,7	14 325,5	14 478,8	15 220,2	16 078,6
г.Астана	3 562,4	5 826,6	6 122,1	6 821,8	7 873,9	10 403,8	10 570,7	9 040,3
г.Алматы	11 387,7	16 038,8	17 899,7	18 867,3	21 732,8	21 494,5	23 704,6	27 482,8

Примечание: Знак «х» обозначает конфиденциальные данные.

Объем перевозок пассажиров автобусами за 2010-2017 годы вырос с 10,6 млрд. пасс. до 18,2 млрд. пасс. Пассажирооборот вырос со 103,98 млрд. пасс-км до 182,1 млрд. пасс-км.

По объему перевозок пассажиров автобусами наибольшие показатели представлены в г.Астана (12,6%), Южно-Казахстанской (10,7%), Карагандинской (10,0%) и Акмолинской (9,0%) областях. До 2016 года основной пассажиропоток был зарегистрирован в г.Алматы (более 20% от основного объема перевозок пассажиров в республике), но в 2017 году, по этому и ряду других регионов Республики Казахстан данные не предоставлены и анализ пассажиропотоков по ним невозможен.

С 2017 года произошли изменения в политике предоставления статистической отчетности. Теперь организации, предоставляющие информацию в Комитет по статистике МНЭ РК, имеют право (согласно международным нормам) на конфиденциальность своих данных, а именно, не предоставлять ее для использования в открытом доступе. Таким образом, пользователи статистических услуг не смогут увидеть полной картины по интересующим их показателям.

Регионы с наибольшим пассажирооборотом: Карагандинская область (18,5%), Восточно-Казахстанская (9,4%), Южно-Казахстанская (8,8%) и Павлодарская (8,7%) и Костанайская (8,5%) области. Более 53% приходится на эти регионы от общего пассажирооборота республики. Пассажирооборот по г.Алматы до 2016 года составлял в пределах 12%. В 2017 году этот показатель стал конфиденциальной информацией.

В области пассажирского автотранспорта рост объемов перевозок обусловлен повышением транспортной подвижности населения республики. В отличие от 90-х годов прошлого столетия в последние годы произошло существенное развитие малого и среднего бизнеса, повышение деловой и социальной активности населения Казахстана, что отразилось на его транспортной подвижности.

Таблица 3.3 - Перевозка пассажиров автобусами за 2010-2017 годы, млн. чел.

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Республика Казахстан	10 594,4	13 259,2	14 687,5	15 757,4	16 775,4	17 920,0	18 314,4	18 237,5
Акмолинская	741,9	990,9	1 123,8	1 234,8	1 335,2	1 699,0	1 700,1	1 643,9
Актюбинская	118,9	151,1	171,6	188,4	192,3	207,2	211,4	х
Алматинская	341,8	449,1	484,9	517,0	523,9	578,7	647,1	629,0
Атырауская	83,8	101,5	124,4	135,0	138,9	134,3	140,8	х
Западно-Казахстанская	236,3	293,0	322,2	349,0	332,3	347,6	346,3	х
Жамбылская	451,1	572,9	622,7	671,8	676,2	728,7	735,6	740,2
Карагандинская	1 212,9	1 685,0	1 767,0	1 882,9	1 892,2	2 044,6	2 035,3	1 817,0
Костанайская	981,6	1 110,2	1 230,3	1 317,9	1 378,8	1 401,7	1 377,1	1 502,4
Кызылординская	125,3	165,5	198,1	211,7	229,4	246,6	281,9	х
Мангистауская	51,3	64,7	68,1	70,8	68,0	73,1	69,9	63,2
Южно-Казахстанская	1 093,1	1 394,5	1 678,3	1 787,4	1 753,5	1 843,0	1 969,3	1 959,0
Павлодарская	625,7	820,1	905,5	908,1	936,2	991,7	972,4	979,2
Северо-Казахстанская	272,4	336,2	358,6	378,1	390,7	439,7	506,8	389,3
Восточно-Казахстанская	1 033,2	1 165,4	1 180,5	1 297,5	1 322,0	1 352,6	1 378,2	1 429,5
г.Астана	1 325,6	1 492,5	1 510,7	1 647,2	1 860,6	1 919,1	2 103,9	2 294,2
г.Алматы	1 899,5	2 466,6	2 940,7	3 159,8	3 745,2	3 912,5	3 838,1	х

Примечание: Знак «х» обозначает конфиденциальные данные.

Таблица 3.4 – Пассажирооборот автобусами за 2010-2017 годы, млн. п-км

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Республика Казахстан	103 980,5	135 965,4	151 330,9	166 360,9	174 695,0	182 678,7	194 497,3	182 064,9
Акмолинская	4 258,7	4 911,1	5 022,0	5 539,0	5 806,4	7 153,8	7 278,0	7 281,8
Актюбинская	7 189,2	8 929,1	9 558,1	10 957,6	11 008,3	11 276,5	11 176,4	x
Алматинская	6 563,6	8 105,1	8 466,3	8 842,0	9 490,9	9 817,0	11 413,8	10 666,3
Атырауская	599,4	947,3	1 008,6	1 019,2	979,0	970,9	1 110,1	x
Западно-Казахстанская	4 209,3	5 037,4	5 410,8	5 572,0	5 605,4	6 014,4	5 973,3	x
Жамбылская	3 030,7	3 722,9	3 972,9	4 391,3	4 584,5	5 310,9	6 090,2	5 344,1
Карагандинская	15 007,1	22 768,2	25 550,4	27 530,2	30 016,7	30 866,4	32 862,1	33 639,9
Костанайская	9 376,7	10 494,3	11 039,8	12 729,2	12 923,0	13 635,8	13 627,8	15 737,2
Кызылординская	2 505,0	3 175,6	3 587,6	3 861,1	4 280,6	4 640,8	5 083,7	x
Мангистауская	3 005,9	2 779,4	3 017,4	3 297,4	3 197,8	3 448,2	3 755,8	4 344,1
Южно-Казахстанская	5 492,9	7 902,7	8 949,1	11 220,9	11 065,7	11 821,8	14 765,7	16 045,1
Павлодарская	11 119,0	14 710,5	17 070,8	18 648,5	18 499,0	19 321,7	19 988,0	15 942,9
Северо-Казахстанская	1 729,0	2 416,8	2 753,6	3 102,7	3 262,5	3 507,2	3 917,7	3 349,9
Восточно-Казахстанская	9 517,0	14 597,4	16 424,4	16 982,2	17 286,2	17 550,8	18 022,6	17 086,7
г.Астана	8 733,9	10 585,5	12 578,8	13 800,4	15 755,9	15 611,9	16 054,1	14 608,4
г.Алматы	11 643,2	14 882,1	16 920,3	18 867,5	20 933,3	21 730,6	23 377,9	x

Примечание: Знак «х» обозначает конфиденциальные данные.

Динамика перевозки грузов и грузооборота, перевозки пассажиров и пассажирооборота автомобильным транспортом за 2010-2017 годы показаны на рисунках 3.5-3.8.

Динамика перевозки грузов и грузооборот автомобильным транспортом за 2010-2017 г. наглядно иллюстрирует постоянный рост объемов перевозок.

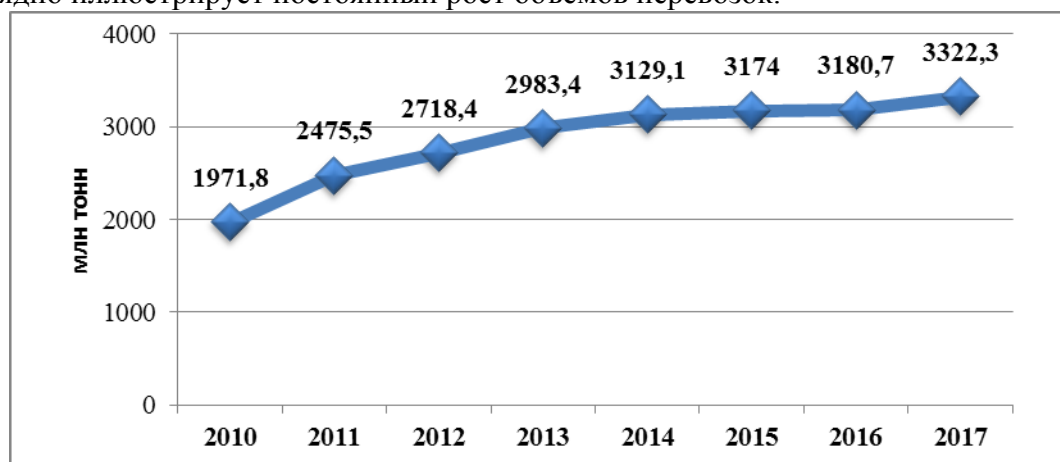


Рисунок 3.5 – Перевозка грузов

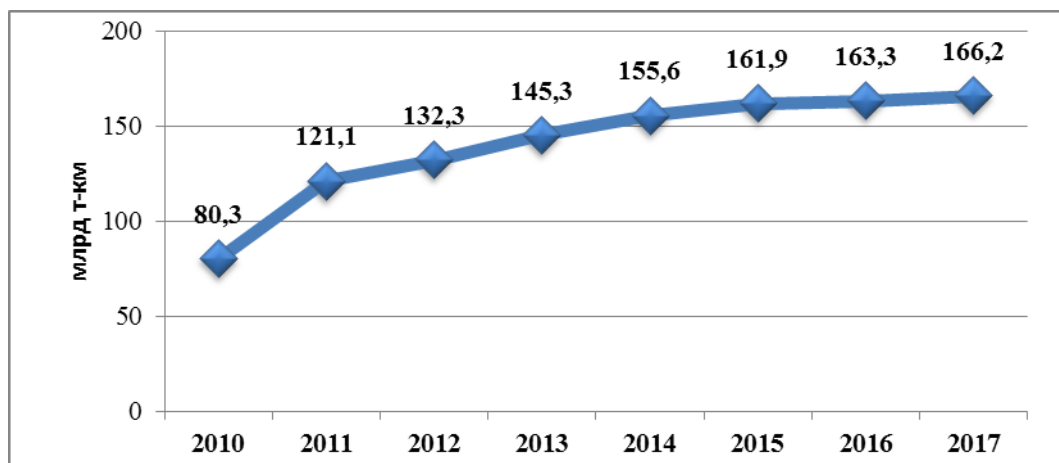


Рисунок 3.6 – Грузооборот

На пассажирском автотранспорте Республики Казахстан за 2010-2017 годы также имеет место устойчивое ежегодное увеличение количества перевозок и пассажирооборота.

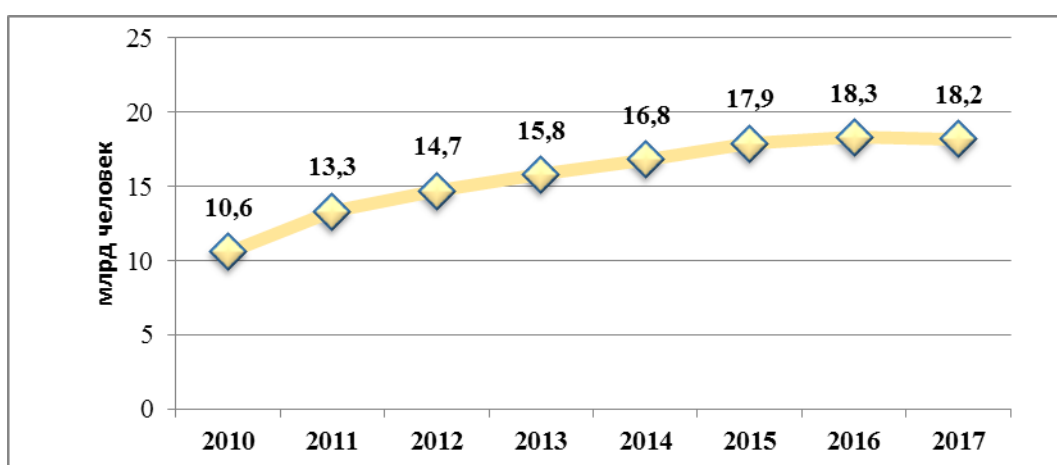


Рисунок 3.7 Перевозка пассажиров

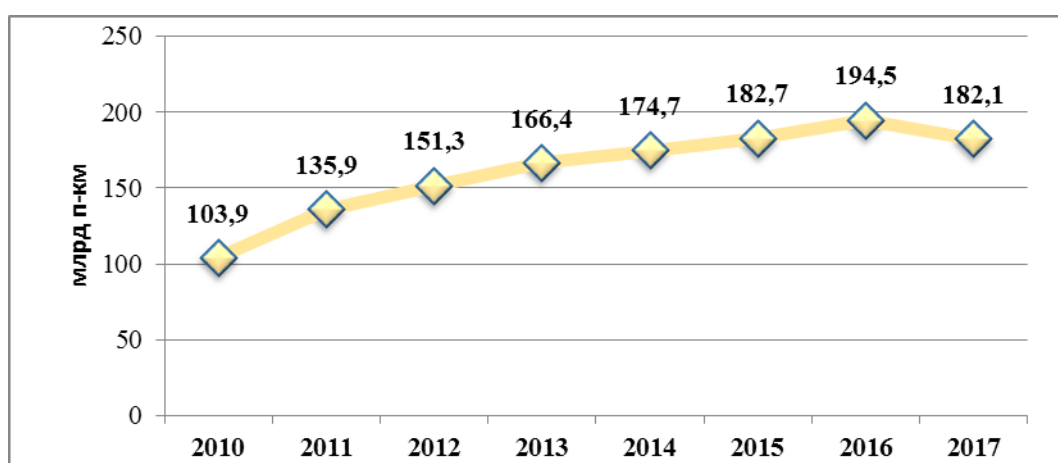


Рисунок 3.8 Пассажирооборот

Согласно данным таблицы 3.5 можно проследить динамику изменения средней дальности перевозки 1 тонны груза, а также среднее расстояние перевозки 1 пассажира.

По республике за шестилетний период изменение дальности перевозки 1 тонны груза произошло с 48,9 км до 51,3 км или на 4,9%. Наибольший показатель здесь принадлежит Атырауской, Павлодарской и Кызылординской областям.

Среднее расстояние перевозки 1 пассажира по республике в целом изменилось с 9,9 км до 10,7 км (рост на 8,1%). Наибольшее расстояние проезжают пассажиры в Актюбинской, Мангистауской и Павлодарской областях.

Таблица 3.5 - Средняя дальность перевозки 1 тонны грузов и среднее расстояние перевозки 1 пассажира

	Средняя дальность перевозки 1 тонны грузов, км						Среднее расстояние перевозки 1 пассажира, км					
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Республика Казахстан	48,9	48,7	48,7	49,7	51,0	51,3	9,9	10,1	10,3	10,2	10,2	10,7
Акмолинская	36,1	39,3	39,2	41,2	41,7	44,1	4,4	4,2	4,2	4,2	4,2	4,3
Актюбинская	78,1	82,4	84,6	90,9	87,3	80,3	53,9	52,7	55,3	54,8	53,5	53,6
Алматинская	40,8	39,3	43,2	46,8	44,7	44,9	17,8	17,2	17,3	17,8	17,4	17,4
Атырауская	187,0	191,8	221,3	220,3	250,0	207,0	8,3	7,3	7,1	6,7	7,1	7,7
Западно-Казахстанская	63,0	67,9	67,9	68,2	69,0	73,7	16,7	16,1	16,2	16,3	16,9	17,0
Жамбылская	31,9	30,8	30,8	30,7	29,9	30,0	6,3	6,3	6,6	7,0	7,3	8,2
Карагандинская	13,4	13,6	14,3	14,0	13,9	14,2	13,1	14,0	14,7	15,3	15,3	15,9
Костанайская	30,8	33,5	33,0	36,7	36,3	38,0	9,3	9,0	9,4	9,5	9,7	9,9
Кызылординская	137,3	140,2	133,0	131,6	130,0	133,1	18,2	17,6	18,3	18,2	18,7	17,9
Мангистауская	23,5	23,8	27,9	30,0	32,2	30,0	49,1	48,2	47,2	47,2	48,5	51,0
Южно-Казахстанская	59,8	57,5	57,3	58,1	58,8	57,3	5,8	5,5	6,1	6,2	6,4	7,4
Павлодарская	203,9	210,9	187,8	182,7	193,3	201,3	18,1	18,7	19,6	19,5	19,5	20,2
Северо-Казахстанская	69,6	69,7	65,4	64,6	67,3	71,5	6,8	7,5	7,7	8,1	7,9	7,7
Восточно-Казахстанская	24,8	23,6	23,7	24,1	24,2	26,2	12,2	13,8	13,2	12,9	12,7	13,0
г. Астана	59,9	54,4	55,0	57,6	73,0	74,2	6,9	8,0	8,2	8,3	8,1	7,7
г. Алматы	103,1	106,4	97,1	100,2	92,6	94,0	6,0	5,8	5,9	5,7	5,6	6,0

Пассажирские перевозки автотранспортом в соответствии с Правилами перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом, утвержденных Постановлением Правительства РК от 2 июля 2011 г. №767, делятся на регулярные и нерегулярные перевозки. Регулярные перевозки осуществляются по заранее согласованным маршрутам следования, расписаниям движения с установленными начальными и конечными пунктами, пунктами посадки и высадки пассажиров. К регулярным перевозкам относятся международные, междугородные межобластные и внутриобластные (внутрирайонные), городские автобусные перевозки. К нерегулярным перевозкам относятся перевозки автобусами разового (туристические, экскурсионные, по обслуживанию мероприятий) и заказного характера, а также перевозки автомобилями-такси.

Характеристика пассажирских перевозок в регулярном сообщении по Республике Казахстан за 2017 г. приведена в таблице 3.6.

Таблица 3.6 - Основные показатели работы автомобильного и городского электрического транспорта по видам сообщений, 2017 г.

2017	Перевезено пассажиров, тыс. человек	из них			
		автобусами	такси	трамваями	троллейбусами
Всего	22 714 361,2	18 237 536,4	4 406 017,7	31 207,9	х
в том числе по видам сообщений:					
Международное	х	1 083,8	х	-	-
Внутриреспубликанское	19 602,0	19 124,7	477,3	-	-
внутриобластное	16 386,9	16 064,3	322,5	-	-
межобластное	3 215,1	3 060,4	154,7	-	-
Пригородное	х	65 999,2	х	-	-
Городское	1 329 560,4	1 253 532,7	5 220,6	31 207,9	х

Продолжение таблицы 3.6

2017	Пассажирооборот, млн. пкм	из них			
		автобусами	такси	трамваями	троллейбусами
Всего	240 586,9	182 064,9	58 008,8	135,2	х
в том числе по видам сообщений:					
Международное	х	418,6	х	-	-
Внутриреспубликанское	2 424,2	2 367,6	56,6	-	-
внутриобластное	1 558,1	1 507,2	50,8	-	-
межобластное	866,2	860,4	5,8	-	-
Пригородное	х	1 663,4	х	-	-
Городское	14 327,5	13 731,7	82,7	135,2	х

Объем международных пассажирских перевозок ежегодно составляет более 1 млн.человек. Сводные данные по международным пассажирским перевозкам автобусами представлены в таблице 3.7.

Таблица 3.7 – Основные показатели международных пассажирских перевозок автобусами за 2010-2017 гг.

Основные показатели	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Объем перевозок пассажиров, тыс.чел.	1 133,9	1 092,3	1 362,1	1 459,1	1 578,1	1 641,1	1 232,4	1 083,8
Пассажирооборот, млн. п-км	302,1	329,7	385,9	564,8	587,5	564,0	399,7	418,6

3.2 Информация по предприятиям автомобильного транспорта

Количество предприятий автомобильного транспорта за 2010-2016 годы приведено в таблице 3.8. За 2010-2016 годы количество грузовых предприятий увеличилось с 605 единиц в 2010 году до 1125 единиц в 2016 году, всего 520 единиц. Количество пассажирских предприятий за 2010-2016 годы с различными колебаниями роста и снижения в итоге сохранилось на одном и том же уровне (в 2010 году было 347 единиц и 346 единиц - в 2016 году).

Таблица 3.8 Количество предприятий автомобильного транспорта за 2010-2016 годы

Количество грузовых предприятий, единиц	605	679	759	833	1077	1036	1125
Количество автобусных предприятий, единиц	347	358	343	367	366	349	346

По данным Комитета по статистике количество предприятий автомобильного транспорта, занимающихся пассажирскими перевозками, составляет 346 ед. Следует отметить, что эти данные характеризуют только те организации, которые отчитываются в налоговых органах как полноценные предприятия. В то же время имеется огромное количество физических лиц, занимающихся коммерческими автотранспортными перевозками на основе патентов в качестве индивидуальных предпринимателей (ИП) и отчитывающихся в налоговых органах по упрощенной схеме. Упрощенная схема формирования статистической отчетности не охватывает работу ИП. Отсутствие официальных статистических данных по видам перевозок вынуждает проводить экспертные оценки при выявлении структуры поставщиков автотранспортных услуг.

3.3 Информация по структуре парка автотранспортных средств в РК

К сожалению, Комитет по статистике МНЭ РК в настоящее время не предоставляет данных по структуре парка АТС. Поэтому ниже приводятся показатели из электронной базы данных автотранспортных средств, зарегистрированных в Республике Казахстан за 2011-2015 годы Комитета административной полиции МВД РК. Данные за 2016-2017 г. были предоставлены КАП по отдельному запросу, однако в связи с тем, что их формат отличен, свод в единую таблицу не осуществлялся.

3.3.1 Грузовые автомобили

В 2015 году количество грузовых автомобилей составляло 443 161 единиц. По грузоподъемности автомобили распределялись следующим образом (таблица 3.9):

- малотоннажные грузовые автомобили с полной массой до 3,5 тонн (в 2015 г. их доля составила 21,4%);
- автомобили средней грузоподъемности с полной массой от 3,5 тонн до 7,5 тонн (22,7%);
- автомобили большой грузоподъемности с полной массой от 7,5 тонн до 16 тонн (26,1%);
- автомобили особо большой грузоподъемности с полной массой 16 тонн и выше (29,8%).

За 2011-2015 годы количество малотоннажных автомобилей снизилось с 27,7% до 21,4%. Доля автомобилей средней и большой грузоподъемности осталась на прежнем уровне 22,7% и 26,1% соответственно. В то же время количество автомобилей особо большой грузоподъемности выросло с 23,7% до 29,8%.

Таблица 3.9 - Распределение грузовых автомобилей по грузоподъемности

Год	Количество, ед.	Грузоподъемность, полная масса грузового автомобиля							
		Малотоннажные, (массой до 3,5 т)		Средней грузоподъемности (массой от 3,5 т до 7,5 т)		Большой грузоподъемности (массой от 7,5 т до 16 т)		Особо большой грузоподъемности (массой 16 т и выше)	
		ед.	%	ед.	%	ед.	%	ед.	%
2015	443 161	94 836	21,4	100 597	22,7	115 665	26,1	132 061	29,8
2014	430 965	93 914	21,8	97 629	22,7	111 627	25,9	127 795	29,7
2013	425 383	100 163	23,5	96 457	22,7	110 087	25,9	118 676	27,9
2012	417 759	107 689	25,8	94 507	22,6	108 150	25,9	107 413	25,7
2011	409 773	113 465	27,7	93 026	22,7	106 317	25,9	96 965	23,7

Примечание: по данным Комитета административной полиции МВД РК, 2015 г.

Данные по грузоподъемности за 2017 годы представлены на рисунке 3.9

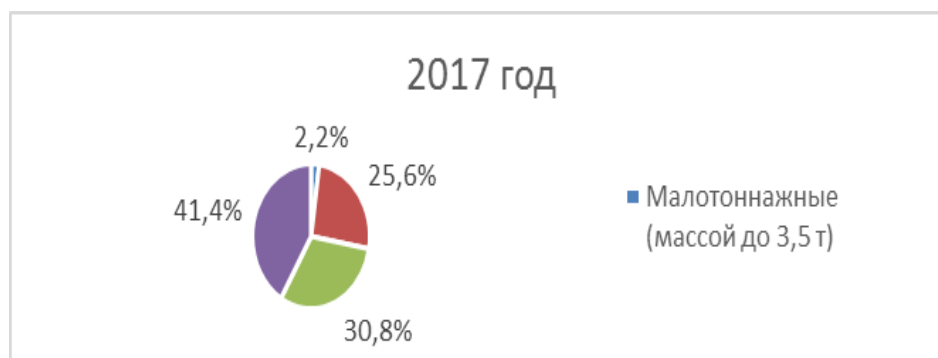


Рисунок 3.9– Распределение грузовых автомобилей по грузоподъемности, 2016-2017гг.

По виду применяемого топлива за рассматриваемый период времени наблюдается тенденция увеличения количества автомобилей, работающих на дизтопливе, и уменьшения количества автомобилей с бензиновым двигателем. Так, за 2014 г. доля автомобилей, работающих на бензине, составила 65,3%; на дизельном топливе – 29,6%; доля газобаллонных автомобилей – 1,0% и доля грузовых автомобилей, работающих на смешанном топливе (газ и бензин) – 3,7% (таблица 3.10).

Таблица 3.10 - Распределение грузовых автомобилей по виду применяемого топлива

Год	Количество, ед.	Грузовые автомобили по виду применяемого топлива							
		Бензиновые		Дизельные		Газобаллонные		Смешанные	
		ед.	%	ед.	%	ед.	%	ед.	%
2014	430 965	281 731	65,3	127 846	29,6	4 287	1,0	15 946	3,7
2013	425 383	285 377	67,0	117 649	27,6	4 484	1,0	16 605	3,9
2012	417 759	287 428	68,8	106 418	25,4	4 721	1,1	17 805	4,2
2011	409 773	289 164	70,5	96 077	23,4	4 584	1,1	18 562	4,5

Примечание: по данным Комитета административной полиции МВД РК

Как видно из рисунка 3.10 в 2017 годах доля грузовых автомобилей, работающих на бензин, осталась примерно на том же уровне (63,2% в 2016 г. и 60,5% в 2017 г.), а доля грузовиков, работающих на смешанном топливе, снизилась до 1,7% в 2017 г.

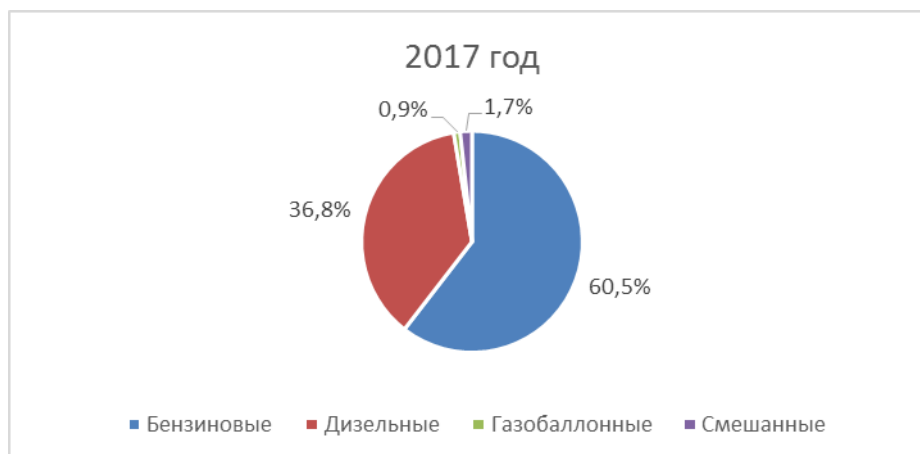


Рисунок 3.10 – Распределение грузовых автомобилей по виду применяемого топлива, 2016-2017 гг.

Важным показателем в структуре парка грузовых автомобилей является возрастной состав. В таблице 3.11 приведено распределение грузовых автомобилей по году выпуска, а в таблице 3.12 показано распределение грузовых автомобилей по возрасту за период 2011 – 2014 годы.

В составе парка грузовых автомобилей за 2014 год: 6,4% автомобилей имели возраст до 3 лет; 14,3% – имели возраст от 4 до 10 лет; 6,3% – имели возраст 11-15 лет; 8,1% – имели возраст 16-20 лет и 64,8% – имели возраст старше 20 лет.

В последние годы в составе парка грузовых автомобилей сохраняется большая доля (64,8%) старых автомобилей, имеющих возраст старше 20 лет.

Таблица 3.11 - Распределение грузовых автомобилей по году выпуска

Год	Количество, ед.	Годы выпуска											
		1960-1990		1991-1995		1996-2000		2001-2005		2006-2010		2011-2014	
		ед.	%	ед.	%	ед.	%	ед.	%	ед.	%	ед.	%
2014	430 965	205 558	47,7	80 488	18,6	23 746	5,5	28 265	6,5	47 013	10,9	36 409	8,4
2013	425 383	208 386	48,9	81 357	19,1	24 075	5,6	28 534	6,7	46 624	10,9	26 806	6,3
2012	417 759	211 020	50,5	82 341	19,7	24 433	5,8	28 613	6,8	45 619	10,9	16 041	3,8
2011	409 773	213 473	52,1	83 239	20,3	24 443	5,9	28 490	6,9	44 648	10,9	5 687	1,3

Таблица 3.12 - Распределение грузовых автомобилей по возрасту в %

Год	Возраст автомобиля				
	до 3 лет	4-10 лет	11-15 лет	16-20 лет	старше 20 лет
2014	6,4	14,3	6,3	8,1	64,8

Наличие в составе парка большого количества старых грузовых автомобилей имеет негативные последствия - повышаются расходы на топливо и запасные части, снижается уровень технической готовности. Эти факторы приводят к увеличению себестоимости перевозок и снижают конкурентоспособность грузового парка. Эксплуатация устаревшего парка также ухудшает дорожную и экологическую безопасность.

3.3.2 Автобусы

В 2015 году общее количество автобусов составило 97 688 единиц. В республиканском парке автобусы по типу и количеству мест распределялись следующим образом: малые (микро) автобусы с количеством до 20 мест составляют 71,3%; средние автобусы с количеством от 20 до 60 мест составляют 28,0%; большие автобусы с количеством свыше 60 мест составляют 0,7% (таблица 3.13).

Таблица 3.13 - Распределение автобусов по типу и количеству мест

Год	Кол-во, ед.	Тип и количество мест автобуса					
		малый (микро) автобус, до 20 мест		средний автобус, от 20 до 60 мест		большой автобус, свыше 60 мест	
		ед.	%	ед.	%	ед.	%
2015	97 688	69 651	71,3	27 353	28,0	684	0,7
2014	101 094	71 855	71,1	28 584	28,3	655	0,6
2013	98 559	70 347	71,4	27 532	27,9	680	0,7
2012	94 184	68 257	72,5	25 246	26,8	681	0,7
2011	91 659	67 149	73,3	23 823	26,0	687	0,7

Примечание: по данным Комитета административной полиции МВД РК, 2015 г.

За 2011-2015 годы наблюдалось изменение состава автобусов по типу и количеству мест в сторону уменьшения относительного количества микроавтобусов от 73,3% в 2011 году до 71,3% в 2015 году. В то же время увеличилось количество автобусов средней вместимости - от 26,0% до 28,0%, при сохранении доли больших автобусов на уровне 0,7%.

Распределение количества автобусов по типу и пассажироместности в 2017 году представлено на рисунке 3.11. На долю микроавтобусов в 2017 году приходилось 53,4%, автобусы средней вместимости составили 46,0%, а на автобусы большого класса приходилось лишь 0,6%.

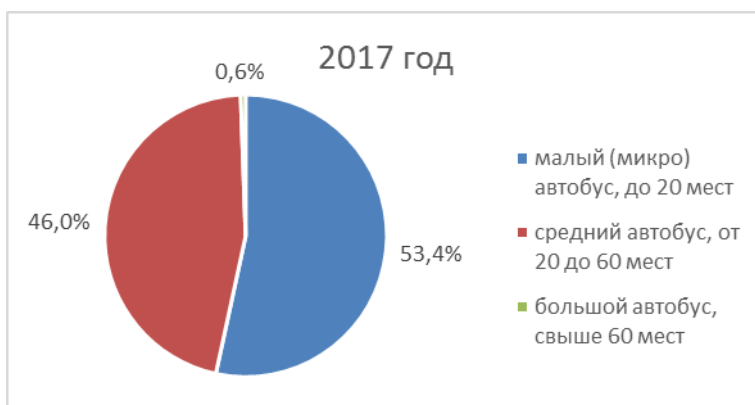


Рисунок 3.11 Распределение автобусов по типу и количеству мест, 2017 г.

За рассматриваемый период времени наблюдалась тенденция увеличения количества автобусов, работающих на дизельном топливе, и уменьшения количества автобусов, работающих на бензине. Так, в 2014 г. доля ТС, работающих на бензине, в парке составила 75,6%; на дизеле – 22,4%; на газе - – 1,1%, на смешанном топливе (газ и бензин), – 0,9%. В 2011 год доли соответственно распределились следующим образом: на бензине - 80,7%; на дизеле - 18,9%; на газе – 0,9%, на смешанном топливе (газ и бензин), – 0,1% (таблица 3.14).

Таблица 3.14 - Распределение автобусов по виду применяемого топлива

Год	Кол-во, ед.	Автобусы по виду применяемого топлива							
		Бензиновые		Дизельные		Газобаллонные		Смешанные	
		ед.	%	ед.	%	ед.	%	ед.	%
2014	101 094	69 245	75,6	15 527	22,4	1 010	1,1	897	0,9
2013	98 559	69 162	78,1	13 235	20,4	921	1,0	434	0,5
2012	94 184	67 261	79,4	10 779	19,4	762	0,8	201	0,2
2011	91 659	65 904	80,7	9 310	18,9	789	0,9	104	0,1

Возрастной состав является важным показателем парка автобусов. В таблице 3.15 приведены данные по году выпуска автобусов, а в таблице 3.16 - распределение автобусов по возрасту в 2017 г.

Таблица 3.15 - Распределение автобусов по году выпуска

Год	Количество, ед.	Годы выпуска											
		1960-1990		1991-1995		1996-2000		2001-2005		2006-2010		2011-2014	
		ед.	%	ед.	%	ед.	%	ед.	%	ед.	%	ед.	%
2014	101 094	33 025	32,7	13 951	13,8	9 389	9,3	15 820	15,7	15 254	15,1	11 760	11,6
2013	98 559	34 068	34,6	14 279	14,5	9 566	9,7	16 016	16,2	14 303	14,5	8 388	8,5
2012	94 184	35 052	37,2	14 537	15,4	9 557	10,1	15 652	16,6	12 840	13,6	4 575	4,9
2011	91 659	35 929	39,2	14 744	16,1	9 510	10,4	15 325	16,7	12 362	13,5	1 780	1,9

Таблица 3.16 - Распределение автобусов по возрасту, в %

Год	Возраст автобуса				
	до 5 лет	6-10 лет	11-15 лет	16-20 лет	старше 20 лет
2017	5,6	20,5	20,5	17,0	36,5

В составе парка автобусов в 2017 г. 5,6% машин имели возраст до 5 лет; 20,5% – от 6 до 10 лет; 20,5% – от 11 до 15 лет; 17,0% – от 16 до 20 лет и 36,5% – имели возраст старше 20 лет.

Как видно из данных таблицы в составе парка автобусов сохраняется большая доля (36,5% в 2017 г.) старых автобусов, имеющих возраст свыше 20 лет. Наличие большого количества старых автобусов оказывает существенное отрицательное влияние на уровень эксплуатационных расходов предприятий, сказывается на увеличении вредных выбросов в окружающую среду, росте риска ДТП.

3.3.3 Легковые автомобили

Комитет по статистике МНЭ РК ведет регулярный сбор данных по легковым автомобилям. Все материалы, представленные в текущем разделе, сформированы на основе показателей Комитета (сайт <http://stat.gov.kz>).

В 2017 году в Республике Казахстан было зарегистрировано 3,85 млн. легковых автомобилей (таблица 3.17). Увеличение общего количества легковых автомобилей по сравнению с 2011 годом произошло на 8,4%. Наименьшую долю в общем объеме парка легковых автомобилей имеют автомобили с объемом двигателя до 1,1 л (1,2%), и автомобили с объемом двигателя свыше 4,0 л до 10,0 л (1,8%). В 2011 году эти показатели составили: 0,8% для автомобилей с объемом двигателя до 1,1 л и 1,5% - для легковых автомобилей с объемом двигателя свыше 4,0 л до 10,0 л. Наиболее всего распространены легковые автомобили с объемом двигателя от 1,1 л до 2,0 л – 59,5% (в 2011 году – 50,6%). 29,0% составляют автомобили с объемом двигателя от 2,0 до 4,0 л, тогда как в 2011 году этот же показатель был ниже и составлял 26,8%.

Таблица 3.17- Распределение легковых автомобилей по объему двигателя

Год	Кол-во, ед.	с объемом двигателя							
		до 1100 куб. см	свыше 1100 до 1500 куб. см	свыше 1500 до 2000 куб. см	свыше 2000 до 2500 куб. см	свыше 2500 до 3000 куб. см	свыше 3000 до 4000 куб. см	свыше 4000 до 10000 куб. см	прочие
2017	3 851 583	46 177	619 802	1 673 655	598 593	405 584	114 539	68 512	324 721
2016	3 845 301	45 940	590 547	1 641 547	579 650	392 807	111 194	66 415	417 201
2015	3 856 505	46 296	601 537	1 626 317	575 764	386 784	109 804	64 867	445 136
2014	4 000 109	42 713	613 310	1 657 683	616 356	415 909	114 750	71 096	468 292
2013	3 678 282	30 375	565 785	1 464 568	583 789	394 049	103 457	59 690	476 569
2012	3 642 826	29 942	561 788	1 447 913	578 248	389 450	101 209	57 720	476 556
2011	3 553 814	29 738	526 208	1 272 613	516 964	352 531	82 353	53 436	719 971

Примечание: По данным Комитета по статистике МНЭ РК

Как видно из таблицы 3.18 в течение периода с 2011 по 2017 гг. количество легковых автомобилей, использующих бензин, сохраняет стабильные показатели (более 90%). В 2017 году этот показатель был равен 92,3%, тогда как в 2011 году легковых автомобилей, работающих на бензине, было 98,5%. Увеличилось количество машин, работающих на дизеле – с 0,7% до 1,5%. Доля газобаллонных АТС выросла с 0,06% до 0,09%. В 2017 году зарегистрировано 169,2 тыс. легковых автомобилей, работающих на смешанном топливе (рост по сравнению с 2011 годом более чем в 12 раз). Количество электрических ТС выросло со 154 ед. до 723 ед. или в 4,7 раза.

Таблица 3.18 - Распределение легковых автомобилей по виду применяемого топлива

Годы	Всего	по типу используемого топлива					
		бензин	дизельное топливо	газобаллонное	смешанное	электрическое	вид топлива не указан
2017	3 851 583	3 555 485	58 273	3 639	169 221	723	64 242
2016	3 845 301	3 603 175	53 148	3 716	117 298	725	67 239
2015	3 856 505	3 667 017	49 257	3 474	67 761	785	68 211
2014	4 000 109	3 846 116	45 945	2 868	46 429	134	58 617
2013	3 678 282	3 613 651	32 245	2 781	29 473	132	
2012	3 642 826	3 580 756	31 277	2 753	27 908	132	
2011	3 553 814	3 513 098	24 559	2 127	13 876	154	

В 2017 году в составе парка легковых автомобилей 14,8% АТС были не старше 3 лет; 11,5% имели возраст от 3 до 7 лет; 8,0% – от 7 до 10 лет и 61,0% - старше 10.

Как и во всех типах автотранспортных средств легковые автомобили в своем большинстве (61,0%) представлены старыми автомобилями (старше 10 лет), а это также сказывается как на увеличении вредных выбросов в окружающую среду, так и на росте эксплуатационных расходов.

4. РЫНОК МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК КАЗАХСТАНА

4.1 Анализ международных перевозок РК

Международные перевозки представляют собой важный, экономически значимый для отрасли, активно развивающийся сектор перевозочной деятельности. Это сравнительно новый для национальной автотранспортной деятельности вид перевозок, получивший развитие в середине 1990-х гг. с обретением страной независимости и самостоятельным выходом на международный рынок.

Основные показатели по международным перевозкам представлены на сайте Комитета государственных доходов Министерства финансов Республики Казахстан - <http://kgd.gov.kz>.

В таблице 4.1 представлена сводная информация за 8 лет по экспорту и импорту, выполненному автомобильным транспортом (без учета стран ЕАЭС), в разрезе перевозчиков.

Если в 2010 году перевозчики Казахстана выполняли 61,2% от всего объема международных перевозок, то уже в 2011 году их доля сократилась до 33,6%, несмотря на общий рост грузопотока. Это произошло за счет увеличения экспорта, выполняемого кыргызскими перевозчиками, вывозящими с приграничной территории Казахстана строительный камень.

Объем грузоперевозок, выполняемых казахстанскими перевозчиками, начал вновь увеличиваться в 2016 году и составил 46,4%. В 2017 году этот показатель увеличился до 52,6%.

В импортных перевозках доля казахстанских перевозчиков снизилась по сравнению с 2010 годом с 68,2% до 38,5% (в 2014 году) и вновь увеличилась до 57,9% в 2017 году.

Объем экспортных перевозок, выполненных перевозчиками Республики Казахстан в 2010 году, составил 32,5%. Максимальное падение доли казахстанских перевозчиков произошло в 2013 году - до 8,1%. К 2017 году доля отечественных перевозчиков в экспортных перевозках достигла 36,7%.

В составе международных автоперевозок преобладает импорт (в 2017 г. 75%), в рамках которого Казахстан тесно сотрудничает с соседними государствами, в первую очередь с Китаем (таблица 4.2). Примерно треть импорта автотранспортом поступает из Западной Европы, преимущественно из Литвы, Польши, Германии. В динамике импортные перевозки стабильны с тенденцией роста и увеличения в его формировании доли европейских стран. В составе импорта традиционно преобладают потребительские товары (промышленные и продовольственные), машины и оборудование (таблица 4.3).

Около 25% международных автотранспортных перевозок в 2017 г. составил экспорт. Главным его направлением являются страны Азии (более 50 %), причем традиционно основной объем экспорта (0,3 млн. т) приходится на Китай, в который в основном транспортируются черные и цветные металлы (таблица 4.4). Остальная номенклатура экспортных грузов представлена преимущественно продовольственными товарами, сельхозпродукцией, черными и цветными металлами и прочими грузами. Динамика перевозок экспортных грузов в другие страны нестабильна, но в целом за последние годы имеет тенденцию роста.

Таблица 4.1 – Динамика международных автомобильных перевозок за 2010-2017 гг.

Годы	Показатели	Всего		Импорт				Экспорт			
		тонн	тыс.долл.	тонн	%	тыс.долл.	%	тонн	%	тыс.долл.	%
2010	Общий итог	3 139 069,2	7 203 967,7	2 520 182,6	80,3	6 448 746,7	89,5	618 886,6	19,7	755 221,0	10,5
	Перевозчики Казахстана	1 919 894,9	3 250 744,1	1 718 811,4	89,5	2 792 487,0	85,9	201 083,5	10,5	458 257,1	14,1
	Иностранные перевозчики	1 219 174,4	3 953 223,5	801 371,2	65,7	3 656 259,7	92,5	417 803,2	34,3	296 963,9	7,5
2011	Общий итог	4 104 958,6	10 166 207,9	2 363 457,5	57,6	9 068 938,4	89,2	1 741 501,1	42,4	1 097 269,5	10,8
	Перевозчики Казахстана	1 379 048,8	2 882 474,4	979 178,3	71,0	2 335 742,8	81,0	399 870,4	29,0	546 731,7	19,0
	Иностранные перевозчики	2 725 909,8	7 283 733,4	1 384 279,2	50,8	6 733 195,6	92,4	1 341 630,6	49,2	550 537,8	7,6
2012	Общий итог	4 223 370,3	15 829 291,9	2 865 139,4	67,8	14 725 928,3	93,0	1 358 230,9	32,2	1 103 363,5	7,0
	Перевозчики Казахстана	1 306 645,3	4 402 070,7	1 184 838,4	90,7	4 038 739,9	91,7	121 806,9	9,3	363 330,8	8,3
	Иностранные перевозчики	2 916 725,0	11 427 221,2	1 680 301,0	57,6	10 687 188,4	93,5	1 236 424,0	42,4	740 032,8	6,5
2013	Общий итог	4 772 561,4	17 574 810,4	3 323 319,1	69,6	16 415 278,7	93,4	1 449 242,3	30,4	1 159 531,7	6,6
	Перевозчики Казахстана	1 443 501,5	4 869 147,8	1 326 205,2	91,9	4 512 927,1	92,7	117 296,3	8,1	356 220,6	7,3
	Иностранные перевозчики	3 329 060,0	12 705 662,6	1 997 114,0	60,0	11 902 351,6	93,7	1 331 946,0	40,0	803 311,1	6,3
2014	Общий итог	4 365 910,2	14 048 696,4	2 476 997,0	56,7	12 997 599,8	92,5	1 888 913,2	43,3	1 051 096,6	7,5
	Перевозчики Казахстана	1 118 976,7	3 862 034,2	952 427,7	85,1	3 510 426,9	90,9	166 548,9	14,9	351 607,4	9,1
	Иностранные перевозчики	3 246 933,6	10 186 662,2	1 524 569,3	47,0	9 487 172,9	93,1	1 722 364,3	53,0	699 489,2	6,9
2015	Общий итог	3 234 995,3	9 733 944,4	2 037 871,7	63,0	8 936 498,3	91,8	1 197 123,6	37,0	797 446,1	8,2
	Перевозчики Казахстана	1 093 578,9	3 034 525,0	809 722,8	74,0	2 693 922,4	88,8	283 856,2	26,0	340 602,7	11,2
	Иностранные перевозчики	2 141 416,4	6 699 419,4	1 228 148,9	57,4	6 242 575,9	93,2	913 267,4	42,6	456 843,5	6,8
2016	Общий итог	2 465 081,2	8 249 575,8	1 747 624,4	70,9	7 471 774,2	90,6	717 456,8	29,1	777 801,6	9,4
	Перевозчики Казахстана	1 144 986,3	2 908 801,7	925 852,5	80,9	2 574 431,7	88,5	219 133,7	19,1	334 370,0	11,5
	Иностранные перевозчики	1 320 095,0	5 340 774,1	821 771,9	62,3	4 897 342,4	91,7	498 323,1	37,7	443 431,7	8,3
2017	Общий итог	2 790 671,1	9 036 574,8	2 091 228,0	74,9	8 228 836,3	91,1	699 443,1	25,1	807 738,5	8,9
	Перевозчики Казахстана	1 467 481,4	3 728 963,9	1 210 466,6	82,5	3 367 486,7	90,3	257 014,8	17,5	361 477,2	9,7
	Иностранные перевозчики	1 323 189,7	5 307 610,9	880 761,4	66,6	4 861 349,6	91,6	442 428,3	33,4	446 261,3	8,4

Примечание: данные за 2-е пол.2010 г. и позже представлены без учета грузопотоков в/из Беларуси, России. Помимо этого, с 2016 года отсутствуют данные по Армении и Кыргызстану.

Усредненная доля казахстанских перевозчиков, участвовавших в импорте составляет 83,2%, в экспорте соответственно-16,8%, иностранные перевозчики импорт – 58,4, экспорт -41,6%.

Статистика международных автомобильных перевозок по основным странам отправления и назначения за 2017 год дана в таблице 4.2.

Таблица 4.2 – Международные автомобильные грузопотоки в разрезе стран отправления и назначения, 2017 год

Континент	Страна отправления / назначения	Автодорожный транспорт					
		Импорт		Экспорт		Общий итог	
		тонн	%	тонн	%	тонн	%
Общий итог		2 091 228,0	100,0	699 443,1	100,0	2 790 671,1	100,0
Азия	Афганистан	186,7	0,01	19 617,7	2,80	19 804,3	0,71
	Вьетнам	210,3	0,01	1 079,5	0,15	1 289,8	0,05
	Израиль	669,7	0,03	2,0	0,00	671,7	0,02
	Индия	692,0	0,03	1 464,8	0,21	2 156,7	0,08
	Индонезия	86,7	0,00	8,4	0,00	95,1	0,00
	Иран	12 522,5	0,60	1 620,1	0,23	14 142,7	0,51
	Китай	733 070,4	35,05	293 016,2	41,89	1 026 086,6	36,77
	Малайзия	165,5	0,01	21,6	0,00	187,1	0,01
	Монголия	989,3	0,05	4 679,8	0,67	5 669,1	0,20
	ОАЭ	5 401,2	0,26	605,5	0,09	6 006,7	0,22
	Пакистан	1 435,9	0,07	263,8	0,04	1 699,7	0,06
	Республика Корея	1 636,9	0,08	4,3	0,00	1 641,2	0,06
	Сингапур	169,5	0,01	2,5	0,00	172,0	0,01
	Таиланд	210,0	0,01	21,7	0,00	231,8	0,01
	Турция	137 044,4	6,55	31 965,6	4,57	169 010,0	6,06
	Япония	24,8	0,00	75,7	0,01	100,5	0,00
	Прочие	1 028,8	0,05	669,3	0,10	1 698,1	0,06
Азия Итог		895 544,6	42,82	355 118,4	50,77	1 250 663,0	44,82
СНГ	Азербайджан	7 052,0	0,34	2 011,6	0,29	9 063,6	0,32
	Армения	0,0	0,00	0,0	0,00	0,0	0,00
	Беларусь	131,1	0,01	0,0	0,00	131,1	0,00
	Грузия	3 275,7	0,16	3 541,6	0,51	6 817,2	0,24
	Казахстан	24 699,5	1,18	38 148,6	5,45	62 848,1	2,25
	Кыргызстан	15,0	0,00	20,0	0,00	35,0	0,00
	Молдова	962,3	0,05	421,0	0,06	1 383,3	0,05
	Россия	19,6	0,00	1,3	0,00	20,9	0,00
	Таджикистан	1 625,6	0,08	19 454,6	2,78	21 080,2	0,76
	Туркменистан	5 209,8	0,25	3 827,0	0,55	9 036,7	0,32
	Узбекистан	400 616,3	19,16	60 221,8	8,61	460 838,1	16,51
	Украина	36 831,4	1,76	19 996,6	2,86	56 827,9	2,04
СНГ Итог		480 438,2	22,97	147 644,1	21,11	628 082,2	22,51
Страны Европы	Австрия	14 118,7	0,68	849,5	0,12	14 968,2	0,54
	Бельгия	21 927,0	1,05	10 286,4	1,47	32 213,3	1,15
	Болгария	2 088,1	0,10	44,9	0,01	2 133,0	0,08
	Великобритания	16 483,4	0,79	1 806,0	0,26	18 289,4	0,66
	Венгрия	6 454,6	0,31	418,0	0,06	6 872,7	0,25
	Германия	200 129,4	9,57	68 300,7	9,77	268 430,1	9,62
	Греция	2 949,6	0,14	262,6	0,04	3 212,2	0,12
	Дания	2 592,9	0,12	569,1	0,08	3 162,0	0,11
	Ирландия	259,8	0,01	33,3	0,00	293,1	0,01
	Исландия	160,9	0,01	0,0	0,00	160,9	0,01
	Испания	7 664,7	0,37	913,5	0,13	8 578,2	0,31
	Италия	55 819,0	2,67	5 227,9	0,75	61 047,0	2,19
	Кипр	99,3	0,00	0,0	0,00	99,3	0,00
	Латвия	20 597,2	0,98	4 678,7	0,67	25 275,8	0,91
	Литва	80 216,4	3,84	9 969,5	1,43	90 185,9	3,23

	Люксембург	716,7	0,03	0,0	0,00	716,7	0,03
	Нидерланды	39 067,1	1,87	11 692,2	1,67	50 759,2	1,82
	Норвегия	1 007,5	0,05	203,1	0,03	1 210,6	0,04
	Польша	161 143,1	7,71	61 773,2	8,83	222 916,3	7,99
	Португалия	160,2	0,01	15,8	0,00	176,0	0,01
	Румыния	5 134,5	0,25	408,0	0,06	5 542,5	0,20
	Сербия	6 780,0	0,32	325,4	0,05	7 105,3	0,25
	Словакия	1 961,5	0,09	2 196,5	0,31	4 158,0	0,15
	Словения	4 696,9	0,22	701,4	0,10	5 398,3	0,19
	Финляндия	5 329,7	0,25	104,4	0,01	5 434,1	0,19
	Франция	13 976,3	0,67	308,7	0,04	14 285,0	0,51
	Хорватия	997,7	0,05	4,9	0,00	1 002,6	0,04
	Чехия	8 125,9	0,39	9 844,2	1,41	17 970,1	0,64
	Швейцария	9 967,9	0,48	932,8	0,13	10 900,7	0,39
	Швеция	2 010,4	0,10	9,4	0,00	2 019,8	0,07
	Эстония	3 095,1	0,15	1 229,2	0,18	4 324,3	0,15
	Прочие	553,6	0,03	111,6	0,02	665,2	0,02
Страны Европы Итог		696 284,7	33,30	193 221,0	27,62	889 505,7	31,87
Австралия и Океания Итог		154,3	0,01	4,3	0,00	158,6	0,01
Америка Итог		15 905,4	0,76	1 660,0	0,24	17 565,4	0,63
Африка Итог		2 025,9	0,10	287,5	0,04	2 313,4	0,08
Прочие Итог		874,8	0,04	1 508,0	0,22	2 382,8	0,09

Таблица 4.3 – Международные автомобильные грузопотоки в разрезе основных видов товаров, 2017 год

Наименование товаров	Автодорожный транспорт					
	Импорт		Экспорт		Общий итог	
	тонн	%	тонн	%	тонн	%
Общий итог	2 091 228,0	100,0	699 443,1	100,0	2 790 671,1	100,0
Бокситы	34,7	0,0	0,0	0,0	34,7	0,0
Бумага и изделия из бумажной массы	43 533,0	2,1	2 811,1	0,4	46 344,1	1,7
Готовые продукты питания	82 039,7	3,9	16 942,2	2,4	98 981,9	3,5
Древесина и изделия из неё	17 534,8	0,8	14 504,7	2,1	32 039,5	1,1
Зерновые и мукомольно-крупяная продукция	1 619,2	0,1	13 410,4	1,9	15 029,5	0,5
Исходные материалы, ткани, текстильные материалы и изделия из них	56 568,3	2,7	14 459,1	2,1	71 027,4	2,5
Кокс	1,3	0,0	763,3	0,1	764,6	0,0
Лом черных металлов	599,0	0,0	7 494,5	1,1	8 093,5	0,3
Машины, механизмы, оборудование и аппаратура, в т.ч. электронная	412 579,3	19,7	20 849,0	3,0	433 428,2	15,5
Нефтепродукты	9 110,2	0,4	24,5	0,0	9 134,7	0,3
Пластмассы и изделия из них, каучук и резиновые изделия	84 431,9	4,0	10 267,5	1,5	94 699,4	3,4
Продукты животного происхождения	38 657,0	1,8	38 412,1	5,5	77 069,1	2,8
Продукты растительного происхождения	587 868,6	28,1	246 019,0	35,2	833 887,5	29,9
Продукты химической промышленности	81 579,7	3,9	11 177,0	1,6	92 756,6	3,3

Руды	39,8	0,0	25,1	0,0	64,9	0,0
Строительные товары	153 457,7	7,3	9 798,7	1,4	163 256,5	5,9
Сырая нефть	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Товары народного потребления	176 428,8	8,4	1 439,7	0,2	177 868,4	6,4
Уголь	28,4	0,0	17,0	0,0	45,4	0,0
Удобрения	1 454,3	0,1	1 118,4	0,2	2 572,7	0,1
Хлопок	101,7	0,0	3 305,7	0,5	3 407,5	0,1
Цемент	921,9	0,0	4 804,3	0,7	5 726,2	0,2
Черные и цветные металлы и изделия из них	162 648,9	7,8	32 473,5	4,6	195 122,4	7,0
Прочие	179 989,8	8,6	249 326,4	35,6	429 316,2	15,4

Статистика по грузоперевозкам со странами Евразийского экономического союза (ЕАЭС) с 2012 года формируется в отдельной базе данных. Информация по странам ЕАЭС представлена в таблице 4.4.

Российская Федерация является для Казахстана основным торговым партнером. Автомобильные грузоперевозки с Россией составляют более 50% от общего международного грузопотока (за 2017 год). Импорт с Россией в 2017 году составил 4,0 млн.тонн (64%), экспорт – 3,8 млн.тонн (39,3%).

На втором месте среди стран ЕАЭС по международному грузообмену с Казахстаном находится Кыргызстан. Его доля в международном грузопотоке в 2017 году составила 10,8% (импорт – 1,2%, экспорт – 33,3%).

Рост грузопотоков с Республикой Беларусь с момента вступления в Таможенный союз и далее в ЕАЭС вырос на порядок (с 16,5 тыс.тонн в 2009 году до 150,2 тыс.тонн в 2017 году), хотя в процентном отношении грузообмен с Казахстаном составляет всего 1,7% от общего грузопотока в международном сообщении.

Несмотря на то, что в целом по Республике Казахстан сальдо внешней торговли положительное (за счет экспорта сырьевых товаров, транспортировка которых осуществляется железнодорожным и трубопроводным транспортом), международные перевозки автомобильным транспортом имеют отрицательное сальдо за счет того, что стоимость ввезенных из-за границы товаров больше, чем экспортированных из страны (см. таблицу 4.4).

Таблица 4.4 - Международные грузопотоки автомобильным транспортом в/из стран ЕАЭС, за 2012-2017 гг.

Страна отправления / назначения	Период	Тип перевозки	Объем перевозок, тонн	Стоимость товаров, тыс. долл.	Сальдо
Беларусь	2012	импорт	61 790,7	283 714,5	
		экспорт	25 071,9	33 282,7	
	2012 Итог		86 862,6	316 997,2	-250 431,8
	2013	импорт	77 244,9	301 806,7	
		экспорт	5 372,7	18 498,7	
	2013 Итог		82 617,6	320 305,4	-283 308,0
	2014	импорт	143 002,1	355 786,5	
		экспорт	3 360,8	8 893,5	
	2014 Итог		146 362,9	364 680,0	-346 893,0
	2015	импорт	112 901,0	238 724,7	
		экспорт	8 925,3	12 725,5	
	2015 Итог		121 826,3	251 450,2	-225 999,2
	2016	импорт	79 983,0	196 967,2	
		экспорт	18 468,2	16 106,5	
	2016 Итог		98 451,1	213 073,7	-180 860,7
	2017	импорт	107 378,5	285 409,3	
		экспорт	42 831,3	25 395,0	
2017 Итог		150 209,8	310 804,3	-260 014,3	
Беларусь Итог			686 330,3	1 777 310,9	
Россия	2012	импорт	3 174 207,3	6 571 133,4	
		экспорт	1 587 205,7	1 426 505,8	
	2012 Итог		4 761 413,0	7 997 639,2	-5 144 627,6
	2013	импорт	4 509 220,4	7 702 802,3	
		экспорт	1 847 141,1	964 826,2	
	2013 Итог		6 356 361,6	8 667 628,5	-6 737 976,1
	2014	импорт	3 893 688,4	7 512 939,1	
		экспорт	864 035,3	1 877 006,5	
	2014 Итог		4 757 723,8	9 389 945,5	-5 635 932,6
	2015	импорт	3 978 082,0	5 714 029,3	
		экспорт	2 444 688,0	600 843,6	
	2015 Итог		6 422 770,0	6 314 872,9	-5 113 185,7
	2016	импорт	4 138 917,8	5 113 546,8	
		экспорт	723 259,2	596 695,1	
	2016 Итог		4 862 176,9	5 710 241,9	-4 516 851,7
	2017	импорт	4 034 836,3	6 546 079,9	
		экспорт	1 070 124,1	763 718,6	
2017 Итог		5 104 960,4	7 309 798,5	-5 782 361,3	
Россия Итог			32 265 405,7	45 390 126,5	
Армения	2016	импорт	370,1	1 959,4	
		экспорт	143,7	173,4	
	2016 Итог		513,8	2 132,7	-1 786,0
	2017	импорт	1 069,7	3 184,8	
		экспорт	3 762,2	2 584,0	
	2017 Итог		4 831,9	5 768,8	-600,8
Армения Итог			5 345,7	7 901,5	

Кыргызстан	2016	импорт	111 559,8	72 518,5	
		экспорт	1 201 355,5	190 550,8	
	2016 Итог		1 312 915,3	263 069,3	118 032,3
	2017	импорт	74 040,7	67 915,5	
		экспорт	905 312,5	261 150,7	
	2017 Итог		979 353,2	329 066,2	193 235,2
Кыргызстан Итог			2 292 268,5	592 135,4	

4.2 Транзитные перевозки

Одной из главных целей Государственной программы инфраструктурного развития «Нұрлы жол» на 2015 - 2019 годы является формирование современной транспортной инфраструктуры, обеспечение ее интеграции в международную транспортную систему и реализация транзитного потенциала¹.

За 2017 год транзит грузов по территории Казахстана автотранспортом составил 2,1 млн. тонн (таблица 4.5 и рисунок 4.1), что в 2,4 раза больше уровня 2010 года (0,869 млн. тонн).

Таблица 4.5 – Транзитные грузопотоки автомобильным транспортом, 2010-2017 гг., тыс.тонн

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Транзит	869,8	1 340,9	1 501,7	1 568,8	1 494,0	1 191,7	1 422,2	2 083,3

В транзитном сообщении товарная структура международных автомобильных перевозок достаточно стабильная. Как было отмечено ранее, объем транзитных перевозок увеличился, тогда, как удельные веса основных групп товаров сохраняются. Основными группами товаров являются товары народного потребления, машины и оборудование, продукты растительного происхождения, текстильные материалы, а также черные и цветные металлы (таблица 4.6).

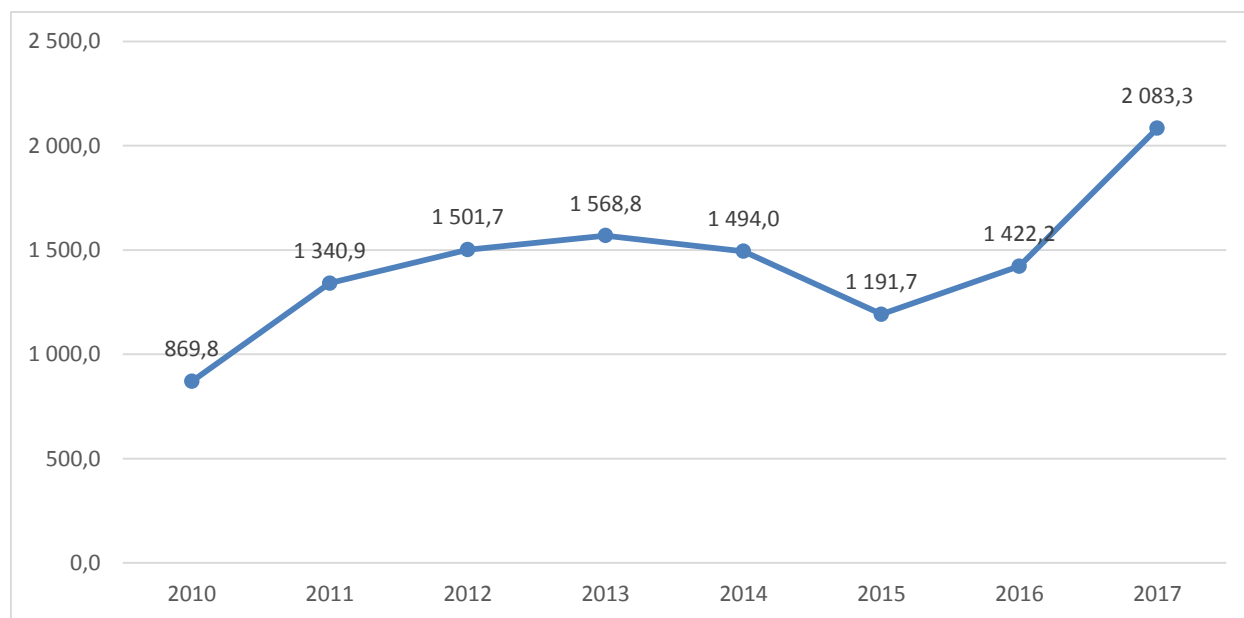


Рисунок 4.1 Динамика объема транзитных перевозок автомобильным транспортом за 2010-2017гг.

Источник: по материалам сайта Комитета государственных доходов МФ РК

¹ Государственная программа развития и интеграции инфраструктуры транспортной системы Республики Казахстан до 2020 года. Утверждена Указом Президента Республики Казахстан от 13 января 2014 года №725.

Таблица 4.6 – Автомобильные транзитные грузопотоки в разрезе видов товаров, 2010-2017 гг., тыс. тонн

Виды грузов	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Общий итог	869,8	1 340,9	1 501,7	1 568,8	1 494,0	1 191,7	1 422,2	2 083,3
Бумага и изделия из бумажной массы	14,6	17,7	16,2	17,6	27,2	15,5	28,3	45,9
Готовые продукты питания	69,3	17,9	15,4	17,4	11,8	16,0	35,3	74,2
Древесина и изделия из неё	4,8	21,9	32,0	15,1	11,9	6,6	10,5	13,5
Зерновые и мукомольно-крупяная продукция	0,5	0,4	0,4	0,5	0,6	0,4	0,7	1,6
Исходные материалы, ткани, текстильные материалы и изделия из них	46,9	108,2	141,5	174,8	166,2	151,7	205,1	242,7
Лом черных металлов	1,9	5,8	1,3	1,5	1,2	0,7	0,2	0,2
Машины, механизмы, оборудование и аппаратура, в т.ч. электронная	119,8	219,1	288,1	305,9	282,0	216,9	247,3	421,5
Нефтепродукты	0,9	2,8	2,2	2,4	1,3	1,0	1,7	6,9
Пластмассы и изделия из них, каучук и резиновые изделия	20,1	54,7	68,5	63,2	63,9	57,7	86,3	115,8
Продукты животного происхождения	27,8	10,0	4,4	4,2	9,3	3,7	14,5	36,5
Продукты растительного происхождения	268,2	306,7	237,7	233,8	253,7	189,5	241,3	367,0
Продукты химической промышленности	16,4	17,5	37,1	16,7	18,0	12,3	20,3	54,2
Руды	0,0	0,0	0,0	0,7	0,3	0,6	1,0	0,2
Строительные товары	4,6	66,8	29,5	14,0	13,1	8,5	31,3	34,9
Товары народного потребления	194,8	248,5	336,2	412,7	381,3	263,3	248,7	312,2
Удобрения	0,3	0,0	0,0	0,3	0,5	0,5	0,6	3,9
Хлопок	1,7	0,0	11,2	11,4	25,1	36,1	23,9	19,0
Цемент	0,1	0,1	0,0	0,2	0,3	0,1	0,1	0,6
Черные и цветные металлы и изделия из них	41,0	126,1	138,7	135,5	118,1	118,4	100,3	148,4
Прочие	36,1	116,6	141,3	141,0	108,3	92,2	125,0	184,1

В таблице 4.7 представлена динамика объема автомобильных перевозок за 2010-2017 гг. в транзитном сообщении в разрезе стран отправления. Основной страной отправления за последние годы был Китай. В 2017 году его доля от общего объема автомобильных перевозок в транзитном сообщении в страны отправления составила 41,8%, тогда как в 2010 году – 30,3%. Также достаточно стабильной страной отправления в транзитном сообщении является Узбекистан, его доля участия в общем объеме колеблется в пределах 15,4-22,5%. Данные по России, Беларуси, Кыргызстану и Армении с момента образования Таможенного союза и в последствии ЕАЭС фиксируются в отдельной базе данных и в этих материалах отсутствуют. Значительно выросли данные по Литве, Польше, Германии и Турции. Общая доля этих стран в 2017 году составила 19,3% от общего объема автомобильного транзита. Другие страны Европы и Азии имеют незначительный грузопоток и их максимальный процент не более 1,5-2%.

Таблица 4.7 – Автомобильные транзитные грузопотоки в разрезе стран отправления, 2010-2017 гг., тыс. тонн

Страна отправления	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Общий итог	869,8	1 340,9	1 501,7	1 568,8	1 494,0	1 191,7	1 422,2	2 083,3
Австрия	0,9	0,5	0,5	0,5	0,4	0,9	0,2	5,8
Азербайджан	0,0	0,2	0,2	0,1	2,3	0,8	1,1	3,8
Афганистан	0,0	0,9	0,4	2,8	4,4	0,5	0,3	0,4
Беларусь	3,8	0,0	0,1	0,0	0,1	0,0	0,0	1,1
Бельгия	2,0	3,5	0,6	0,7	1,2	0,4	0,5	10,1
Болгария	0,8	0,6	0,6	0,4	1,1	0,7	0,4	2,3
Великобритания	0,3	0,7	1,5	1,3	1,4	1,6	1,6	3,3
Венгрия	0,8	0,1	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1	3,0
Германия	26,6	43,9	36,7	9,7	9,0	8,1	4,5	54,0
Греция	0,1	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1	0,3	1,7
Грузия	0,1	0,9	0,7	0,7	0,4	0,5	1,4	5,2
Дания	0,1	0,1	0,2	0,1	0,2	0,3	0,1	1,2
Индия	0,3	0,8	1,5	1,6	1,3	1,3	1,4	1,3
Иран	0,5	18,7	15,0	14,3	18,5	11,9	12,0	11,0
Испания	0,1	0,1	0,1	0,3	2,7	0,5	0,2	1,4
Италия	0,3	1,1	1,7	2,0	2,1	1,9	2,2	15,5
Казахстан	2,1	72,2	9,8	16,0	15,8	9,3	10,1	11,5
Канада	0,1	0,9	0,4	0,4	0,2	0,3	0,5	0,4
Китай	263,2	762,4	1 000,4	1 107,2	1 023,5	748,8	774,9	871,7
Кыргызстан	188,5	152,7	107,0	104,5	105,8	52,3	0,8	0,6
Латвия	44,6	1,8	1,6	1,3	0,3	1,7	0,2	21,5
Литва	30,2	7,0	5,0	5,0	5,3	5,9	2,8	121,8
Люксембург	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2
Молдова	0,7	0,1	0,0	0,1	0,0	0,0	0,2	0,8
Нидерланды	2,6	1,0	1,3	1,5	1,2	1,6	1,8	14,8
ОАЭ	1,0	7,3	6,8	4,9	5,0	6,9	10,3	9,5
Пакистан	0,1	8,3	2,7	3,9	1,4	1,3	1,3	0,9
Польша	8,3	1,4	0,9	1,0	1,1	1,5	0,7	112,2
Россия	108,3	0,2	20,4	0,1	0,1	0,1	0,2	9,8
Румыния	0,7	0,0	0,1	0,0	0,0	0,3	3,6	6,9
Сингапур	0,0	0,1	0,1	0,4	0,1	0,1	0,1	0,3
Сирия	0,7	1,8	1,6	0,3	0,0	0,0	0,0	0,0
Словакия	0,7	0,0	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1	1,7
Словения	1,1	0,3	0,4	0,2	0,1	0,1	0,1	2,5
США	0,3	2,0	1,4	3,9	8,5	2,2	1,2	1,6
Таджикистан	2,5	7,2	17,0	31,3	27,0	38,6	21,9	28,4
Туркменистан	0,9	14,3	20,8	29,0	25,6	22,6	42,1	52,2
Турция	25,5	76,0	61,7	41,4	17,0	17,8	115,2	114,7
Узбекистан	134,0	143,2	174,5	173,7	198,6	231,4	364,6	469,5
Украина	10,5	2,6	1,8	1,4	0,3	0,1	31,5	52,4
Финляндия	0,4	0,2	0,3	0,3	0,2	0,4	0,4	2,7
Франция	0,8	0,3	0,5	0,7	0,6	1,1	0,6	5,8

Чехия	3,0	1,1	0,8	0,5	0,6	0,4	0,5	8,2
Швейцария	0,2	0,4	0,9	0,9	1,3	1,1	0,5	4,7
Швеция	0,2	0,3	0,1	0,2	0,1	0,3	0,3	0,7
Эквадор	1,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	10,1
Эстония	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,1	1,7
Прочие	0,9	3,7	3,2	3,7	8,7	15,6	9,4	22,5

В таблице 4.8 представлены данные об объемах перевозок с КНР в разрезе видов сообщения. В настоящее время правовую основу осуществления международных автомобильных перевозок грузов между странами ЦАР и СУАР КНР составляют двусторонние межправительственные соглашения о международном автомобильном сообщении, указанные в Разделе 1. Данные соглашения регламентируют порядок и условия осуществления международных перевозок, содержат положения о преференциальных режимах, создаваемых для перевозчиков на взаимной основе, и условия трансграничного доступа на рынок, в том числе условия осуществления транзитных перевозок.

На основе двусторонних соглашений национальные компетентные органы обмениваются определенным количеством бланков разрешений (на перевозку в двустороннем, транзитном сообщении или на перевозки из/в третьей страны) для их последующей передачи перевозчикам своей страны. Как правило, обмен производится в достаточном количестве.

Подробнее информация и материалы по данным аспектам отражены в Разделе 5

Таблица 4.8 - Направление движения грузов из/в Китай автомобильным транспортом, 2010-2016 годы, в тоннах

Тип перевозки	Страна отправления	Страна назначения	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
импорт	Китай	Казахстан	723.069,9	638.123,8	793.353,6	1.090.673,4	634.287,9	554.683,5	550.695,1
экспорт	Казахстан	Китай	38.601,5	36.955,1	30.004,4	52.870,7	167.153,2	173.910,5	265.616,6
транзит-въезд	Китай	Казахстан	2.083,1	574.946,0	674.934,9	837.233,1	774.965,2	526.014,2	499.031,3
		Азербайджан	24.383,4	20.264,0	23.205,2	25.896,5	22.466,0	11.299,4	4.120,6
		Армения	427,1	1.693,0	3.126,4	3.654,2	4.110,5	1.409,7	628,1
		Афганистан	73,4	3.946,1	6.753,2	5.222,9	6.546,4	8.160,9	16.602,0
		Беларусь	13,6	53,8	0,4	94,0	8,6	33,4	1.902,4
		Германия	10,9				26,3	19,9	409,2
		Грузия	852,1	1.820,7	1.556,0	2.195,6	3.000,2	4.129,3	5.055,3
		Иран	113,3	14,8	114,3	165,9		962,7	383,6
		Кыргызстан	9.558,1	406,1	1.032,6	1.695,2	1.247,0	6.214,9	63.098,2
		Китай			85,0	118,4	141,9	120,9	66,8
		Латвия			2,7			277,5	
		Литва		90,7506	244,3	19,1	2.247,4	675,5	
		Молдова		262,589		56,0			
		Польша		220,2012	89,3	68,3			
		Россия	11.683,9	50.445,9	49.514,1	46.934,3	55.877,1	61.973,9	52.779,1
		США		2					
		Таджикистан	13.055,9	7.014,6	13.369,9	8.814,7	23.478,3	20.226,7	31.770,4
		Туркменистан	10.738,9	28.819,5	78.657,4	76.338,2	54.275,7	36.382,1	22.300,2
		Турция	31,9	30,9					764,3
		Узбекистан	22.527,5	52.456,7	105.047,1	78.253,1	67.314,0	66.547,4	72.321,4
		Украина	317,6	19.838,9	18.355,7	20.419,3	7.764,0	3.981,6	3.619,4
		Эстония	192,9					223,0	
		Прочие		63,2	0,5	19,9	48,4	122,5	39,8
	Общий итог			96.063,6	762.389,7	976.088,9	1.107.198,6	1.023.517,0	748.775,4
транзит-выезд	Казахстан	Китай	106,2	355,7	592,7	3.296,3	9.398,8	583,4	284,0
	Азербайджан								19,8
	Кыргызстан		115,5	396,5	245,1		21,0	8,5	
	Китай				85,0	118,4	141,9	120,9	66,8
	Россия		86,7						
	Таджикистан					82,4	75,0	33,1	135,1
	Туркменистан			587,582	420,6		106,8	124,8	79,9
	Турция			427,79	22,7	379,9	183,9	22,3	187,6
	Узбекистан		1.613,3	302,4	208,8	932,2	2.398,3	622,7	6.035,4
	Прочие		22,8	53,7	45,7	19,8	60,9	25,2	159,6
	Общий итог			1.944,4	2.123,7	1.620,6	4.829,0	12.386,6	1.540,9

Таблица 4.9 – Участие перевозчиков Казахстана, КНР и третьих стран в перевозках в/из КНР

Страна регистрации ТС	2010						2016					
	импорт		экспорт		всего		импорт		экспорт		всего	
	тонн	тыс.долл.	тонн	тыс.долл.	тонн	тыс.долл.	тонн	тыс.долл.	тонн	тыс.долл.	тонн	тыс.долл.
Общий итог	723.069,9	836.845,8	38.601,5	53.955,3	761.671,4	890.801,1	550.695,1	1.078.604,6	265.616,6	105.225,2	816.311,6	1.183.829,8
Китай	52.622,8	71.360,6	74,5	469,8	52.697,3	71.830,4	5.758,3	18.144,9	97.092,8	33.016,4	102.851,1	51.161,4
%	7,3	8,5	0,2	0,9	6,9	8,1	1,0	1,7	36,6	31,4	12,6	4,3
Казахстан	638.586,6	737.006,6	38.491,5	53.295,7	677.078,1	790.302,3	537.496,2	1.045.168,2	82.439,5	47.992,7	619.935,7	1.093.160,9
%	88,3	88,1	99,7	98,8	88,9	88,7	97,6	96,9	31,0	45,6	75,9	92,3
3-и страны, из них:	31.860,5	28.478,5	35,5	189,9	31.896,0	28.668,4	7.440,6	15.291,5	86.084,3	24.216,1	93.524,8	39.507,6
%	4,4	3,4	0,1	0,4	4,2	3,2	1,4	1,4	32,4	23,0	11,5	3,3
Беларусь	184,0	427,5			184,0	427,5	17,6	331,9			17,6	331,9
Германия	1,3	24,3			1,3	24,3						
Иран	76,2	796,6			76,2	796,6						
Кыргызстан	265,2	174,6			265,2	174,6	4,9	32,9			4,9	32,9
Латвия	139,5	2.857,4			139,5	2.857,4	5,8	2.175,4			5,8	2.175,4
Литва	378,5	94,9	17,8	159,6	396,3	254,5	1,4	28,5			1,4	28,5
Польша	19,8	37,6			19,8	37,6						
Россия	11.213,1	6.000,8	17,6	30,3	11.230,7	6.031,1	6.095,2	7.504,4	66,2	43,4	6.161,3	7.547,9
Таджикистан	341,1	521,9			341,1	521,9						
Туркменистан	27,2	16,0			27,2	16,0						
Турция												
Узбекистан	762,4	3.635,2			762,4	3.635,2	0,6	2,1			0,6	2,1
Украина	151,5	226,2			151,5	226,2						
Эстония												
Прочие	18.300,8	13.665,5			18.300,8	13.665,5	1.315,1	5.216,2	86.018,1	24.172,7	87.333,2	29.388,9

5. ПРАВИЛА ПРИМЕНЕНИЯ РАЗРЕШИТЕЛЬНОЙ СИСТЕМЫ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК В РЕСПУБЛИКЕ КАЗАХСТАН В МЕЖДУНАРОДНОМ СООБЩЕНИИ

Утверждены приказом исполняющего обязанности Министра по инвестициям и развитию
Республики Казахстан от 27 марта 2015 года № 353

Таблица 5.1

РАЗРЕШЕНИЯ	ОТЕЧЕСТВЕННОЕ РАЗРЕШЕНИЕ	ИНОСТРАННОЕ РАЗРЕШЕНИЕ
	разрешение на проезд по территории Республики Казахстан перевозчиков иностранного государства в соответствии с международными договорами, ратифицированными Республикой Казахстан	разрешение на проезд по территории иностранного государства перевозчикам Республики Казахстан в соответствии с международными договорами, ратифицированными Республикой Казахстан
УНИВЕРСАЛ*	универсальное разрешение на въезд, выезд и транзитный проезд	
	иностранному автоперевозчику любой страны имеет право на транзит и возможность проехать в любом направлении по территории РК	отечественный автоперевозчик имеет право на транзит и возможность проехать в любом направлении по территории иностранного государства
	ПРИМЕР: автоперевозчик РФ может произвести въезд на территорию РК т.п. Жайсан и выезд т.п. Хоргос в КНР при наличии разрешения на въезд на территорию КНР	ПРИМЕР: автоперевозчик РК может произвести въезд на территорию РФ т.п. Жайсан и забрать груз в Санкт-Петербурге и произвести выезд обратно через Жайсан на территорию РК
ТРАНЗИТ*	транзитный проезд (транзит) – проезд автотранспортных средств с грузом или без груза по территории государства, при котором пункты отправления и назначения находятся вне территории этого государства	
	ПРИМЕР: автоперевозчик РФ может произвести въезд на территорию РК т.п. Жайсан и выезд в Узбекистан при наличии разрешения на въезд на территорию Узбекистана	ПРИМЕР: автоперевозчик РК может произвести въезд на территорию РФ т.п. Жайсан и выезд в Белоруссии в рамках ЕАЭС безразрешительная система перевозок
ТРЕТЬИ СТРАНЫ*	перевозки из третьих стран на территорию Республики Казахстан или с территории Республики Казахстан в третьи страны – перевозки пассажиров, багажа или грузов между двумя государствами, не являющимися государствами регистрации автотранспортного средства	
	перевозки из третьих стран на территорию Республики Казахстан или с территории Республики Казахстан в третьи страны ПРИМЕР: австрийский автоперевозчик берет груз на территории Германии и привозит его в РК	перевозки с территории другой страны на территорию третьей страны ПРИМЕР: автоперевозчик РК берет груз на территории КНР и привозит его в РФ транзитом через РК

Примечание - автоперевозчики КНР не регулируются данными разрешениями*

По Соглашению между Правительством Республики Казахстан и Правительством Китайской Народной Республики о международном автомобильном сообщении (г. Пекин, 26 сентября 1992 г.) перевозки грузов между обеими странами, за исключением перевозок, предусмотренных в статье 6 Соглашения, осуществляются грузовыми автомобилями с прицепами или без них или тягачами с полуприцепами на основе разрешений, выдаваемых компетентными органами Договаривающихся Сторон. На каждую перевозку грузов должно быть выдано отдельное разрешение, которое дает право на совершение одного рейса туда и обратно, если иное не оговорено в самом разрешении.

Таблица 5.2

РАЗРЕШЕНИЯ	УСЛОВИЯ	ПРИМЕЧАНИЕ
Разрешение вида "А"	со сроком действия один календарный год, при выполнении регулярных автомобильных перевозок пассажиров (включая туристов) и багажа, которое позволяет отечественному перевозчику осуществлять перевозку от пункта отправления до пункта назначения	действительны от пункта отправления до пункта назначения
Разрешение вида "В"	при выполнении нерегулярных автомобильных перевозок пассажиров (включая туристов) и багажа между приграничными терминалами в районе пунктов пропуска с правом совершения одного рейса туда и обратно	действительны до приграничных терминалов, находящихся в пределах до 90 километров от государственных границ Республики Казахстан
Разрешение вида "С"	при перевозке грузов автомобильным транспортом между приграничными терминалами в районе пунктов пропуска с правом выполнения одного рейса туда и обратно	действительны до приграничных терминалов, находящихся в пределах до 90 километров от государственных границ Республики Казахстан
Разрешение вида "D"	при перевозке грузов автомобильным транспортом по определенным маршрутам с правом выполнения одного рейса туда и обратно	действительны от пункта отправления до пункта назначения

Протокол о создании системы выдачи разрешений на автомобильные перевозки между Республикой Казахстан и Китайской Народной Республикой (г. Алматы, 27 февраля 1993 года) предусматривает три вида разрешений: "А", "В" и "С".

"Разрешения" вида "А" (оранжевого цвета) применяются при выполнении регулярных автомобильных перевозок пассажиров (включая туристов) и багажа. Срок его действия - один год.

"Разрешения" вида "В" (голубого цвета) применяются при выполнении нерегулярных автомобильных перевозок пассажиров (включая туристов) и багажа с правом совершения одного рейса туда и обратно.

"Разрешения" вида "С" (желтого цвета) применяются при перевозке грузов автомобильным транспортом с правом выполнения одного рейса туда и обратно.

Информация по отправленным и полученным в иностранные государства бланкам разрешений, образца 2017-2108 года представлена в Таблицах 5.3 и 5.4

Таблица 5.3 – Обмен бланками разрешений в 2017 году

Наименование	Квота обмена			Получено от иностранных государств		
страны	Кол-во			Кол-во		
	универсал	транзит	3 страна	универсал	транзит	3 страна
ЗАПАДНАЯ ЕВРОПА						
ИТОГО	36063	0	7890	42525	0	7370
ВОСТОЧНАЯ ЕВРОПА						
Россия			7000			7000
дополнительно			4000			4000
пассажир	700			700		
ИТОГО	8905	3500	15860	8905	3500	16720
АЗИЯ						
КНР «А» **	150			150		
КНР «В» **	1000			1000		
КНР «С» **	30000			30000		
ИТОГО	37855	2000	3500	38055	2000	3500
ИТОГО	82823	5500	27250	89485	5500	27590
	115573			122575		

Таблица 5.4 Обмен бланками разрешений в 2018 году

Наименование	Квота обмена			Получено от иностранных государств		
страны	Кол-во			Кол-во		
	универсал	транзит	3 страна	универсал	транзит	3 страна
ЗАПАДНАЯ ЕВРОПА						
ИТОГО	34632	0	7940	41295	0	7520
ВОСТОЧНАЯ ЕВРОПА						
Россия			7000			7000
пассажир	300			300		
ИТОГО	7055	3250	11460	7105	3250	11470
АЗИЯ						
КНР «А» **	150			150		
КНР «В» **	2000			2000		
КНР «С» **	40000			40000		
КНР «D» **	2000			2000		
ИТОГО	50455	2100	3550	50405	2000	3650
ИТОГО	92142	5350	22950	98805	5250	22640
	120442			126695		

Примечание** - автоперевозчики КНР регулируются по разрешениям указанным в Таблице 5.2.

Особенностью соглашений о международном автомобильном сообщении с КНР является то, что страны ограничивают проезд иностранных автотранспортных средств вглубь своих

территорий. Как правило, на территории СУАР КНР въезд допускается до приграничных терминалов либо до г. Урумчи.

В ходе переговоров с китайской стороной (7-8 июня 2017 года, в г. Алматы) определены 9 грузовых маршрутов для осуществления перевозок между двумя странами по бланкам вида «D» до конечных маршрутов:

1. г. Урумчи – Хоргос – г. Алматы;
2. г. Урумчи – Дулата – г. Алматы;
3. г. Ининь – Хоргос – г. Алматы;
4. г. Урумчи – Хоргос – г. Талдыкурган;
5. г. Ининь – Дулата – Чунджа;
6. г. Урумчи – Зимунай – г. Усть-Каменогорск;
7. г. Урумчи – Бакты – г. Семей;
8. г. Алтай – Зимунай – г. Семей;
9. Зимунай – Зайсан.

В связи с указанными особенностями следует иметь в виду, что часть импорта из КНР на самом деле вывозится из страны. Из данных таблицы следует, что большая часть таких перевозок выполняется перевозчиками Казахстана.

В городе Душанбе 12 сентября 2014 года было заключено Соглашение между правительствами государств-членов Шанхайской организации сотрудничества о создании благоприятных условий для международных автомобильных перевозок (ратифицировано Законом РК от 2 ноября 2015 года № 385-V). Согласно ст.4 данного документа международные автомобильные перевозки на основании настоящего Соглашения могут осуществляться по маршрутам и через пункты пропуска через государственные границы согласно приложению № 1 к соглашению. Это положение не влияет на применение двусторонних и многосторонних международных договоров, участниками которых являются государства Сторон, предусматривающих возможность осуществления международных автомобильных перевозок без определения маршрутов и пунктов пропуска через государственные границы или других маршрутов и пограничных пунктов пропуска.

К открытым для передвижения маршрутам относятся следующие:

1. Барнаул - Веселоярск (Российская Федерация) / Ауыл (Республика Казахстан) - Семей - Бакты (Республика Казахстан) / Бакту (Китайская Народная Республика) - Тачэн - Куйтунь - Урумчи. Открытие указанного маршрута - не позднее 2020 года;
2. Санкт-Петербург - Оренбург - Сагарчин (Российская Федерация) / **Жайсан (Республика Казахстан) - Актобе - Кызылорда - Шымкент - Тараз - Алматы - Коргас (Республика Казахстан)** / Хоргос (Китайская Народная Республика) - Урумчи - Ляньюньган. Открытие указанного маршрута - не позднее 2020 года;
3. Урумчи - Кашгар - Карасу (Китайская Народная Республика) / Кульма (Республика Таджикистан) - Мургаб - Хорог - Душанбе (Вахдат). Открытие участка Хорог - Душанбе (Вахдат) - не позднее 2018 года;
4. Урумчи - Хоргос (Китайская Народная Республика) / Коргас (Республика Казахстан) - Алматы - Тараз - Шымкент - **Конысбаева (Республика Казахстан) / Яллама (Республика Узбекистан)** - Чиназ. Открытие указанного маршрута - не позднее 2020 года;
5. Кант - АПП «Ак-Тилек» (Кыргызская Республика) / **Карасу (Республика Казахстан) - Тараз - Шымкент - Кызылорда - Актобе - Жайсан (Республика Казахстан)** / Сагарчин (Российская Федерация) - Оренбург - Санкт-Петербург. Открытие данного маршрута предполагается не позднее 2020 года;

6. Ат-Башы - Торугарт (Кыргызская Республика) / Туругарт (Китайская Народная Республика) - Кашгар - Урумчи - Ляньюньган. Открытие данного маршрута предполагается не позднее 2020 года.

Протоколом между Министерством по инвестициям и развитию Республики Казахстан и Министерством транспорта Китайской Народной Республики о создании системы разрешений на международные автомобильные перевозки (г. Ухань, 12 октября 2016 года) предусмотрено введение четырех видов разрешений «А», «В», «С» и «D»:

Разрешения вида «А» (оранжевого цвета) применяются при выполнении регулярных автомобильных перевозок пассажиров (включая туристов) и багажа. Срок его действия - один год, многоразовый.

Разрешения вида «В» (голубого цвета) применяются при выполнении нерегулярных автомобильных перевозок пассажиров (включая туристов) и багажа между приграничными терминалами в районе пунктов пропуска с правом совершения одного рейса туда и обратно.

Разрешения вида «С» (желтого цвета) применяются при перевозке грузов автомобильным транспортом между приграничными терминалами в районе пунктов пропуска с правом выполнения одного рейса туда и обратно.

Разрешения вида «D» (зеленого цвета) применяются при выполнении автомобильных перевозок грузов по определенным (функционирующим) маршрутам. Срок его действия - один год, многоразовый.

6. ПОГРАНИЧНЫЕ ПУНКТЫ ПРОПУСКА АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ В СИСТЕМЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ВНЕШНЕТОРГОВЫХ СВЯЗЕЙ РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН

Одним из основных структурных элементов организационной системы автотранспортных перевозок и важнейшим звеном транспортных коридоров, обеспечивающих перевозки в международном сообщении, являются контрольно-пропускные пункты (КПП) автотранспортных средств.

Своей деятельностью КПП в значительной степени способствуют реализации основных принципов государственной внутренней и внешней политики, осуществляя контрольные функции, связанные с обеспечением:

- государственной безопасности (пограничный, фитосанитарный и ветеринарный контроль);
- экономических интересов страны (таможенный контроль);
- интересов и задач транспортной отрасли (транспортный контроль).

В соответствии с Решением Комиссии Таможенного Союза от 22.06.2011 г. №688 и Решением Совета Евразийской экономической комиссии от 03.03.2017 г. № 34 «о Типовых требованиях к оборудованию и материально-техническому оснащению зданий, помещений и сооружений, необходимых для организации государственного контроля в пунктах пропуска через таможенную границу Евразийского экономического союза, классификации пунктов пропуска через таможенную границу Евразийского экономического союза (ЕАЭС), форме Паспорта пункта пропуска через таможенную границу Евразийского экономического союза и отмене некоторых решений Комиссии таможенного союза и Коллегии Евразийской экономической комиссии», пункты пропуска через внешнюю границу ЕАЭС классифицируются по виду международного сообщения на: автомобильные (автодорожные); железнодорожные; морские; речные (озерные); воздушные; пешеходные; смешанные.

Согласно данным органов ЕАЭС в Республике Казахстан расположено 15 автомобильных пунктов пропуска, 5 железнодорожных, 2 морских, 15 воздушных.

Грузооборот через автомобильные пункты пропуска РК в 2017 году составил 1,176 млн.тонн, что в 1,7 раза больше показателя 2016 года (0,685 млн. тонн)².

В таблице 6.1 приводятся некоторые информационные материалы по автомобильным пунктам пропуска РК на внешней границе ЕАЭС.

Таблица 6.1 - Грузооборот в пунктах пропуска через таможенную границу Республики Казахстан

Пункты пропуска через государственную границу РФ	Общее количество функционирующих пунктов пропуска	Количество транспортных средств, перемещенных через пункты пропуска за год		Общий вес товаров, перемещенных через пункты пропуска за год, тонн	
		Въезд в страну	Выезд из страны	Въезд в страну	Выезд из страны
На 01.01.2017 года					
Автомобильные	13	116 456	111 831	515 884	169 366
Железнодорожные	5	338 067	335 452	44 202 205	101 692
Воздушные	14	6 972	16 282	32 350	177 463
Морские (речные)	3	1 270	1 285	827 746	330 354
Смешанные	-	-	-	-	-
Итого:	35	462 765	464 850	4 557 8185	778 875
На 01.01.2018 года					
Автомобильные	15	216 285	134 946	655 166,4	521 644,5
Железнодорожные	5	371 375	324 749	1 331 502	1 807 624
Воздушные	15	17 794	17 702	244 420,4	130 287,2
Морские (речные)	2	902	846	412 289	28 524
Смешанные					
Итого:	37	606 356	478 243	2 643 377,8	2 488 079,7

Наиболее затратным в процессе перемещения груза считается этап пересечения границы. В 2014 году АБР проводил детальное исследование деятельности пограничных пунктов пропуска (Годовой отчет Измерение и мониторинг эффективности коридоров, АБР, 2015). Были собраны данные о временных и денежных затратах на пересечение границ Казахстана с соседними странами. На основе приведенных данных можно заключить, что таможенное оформление – главный заторообразующий фактор.

Основной объем автомобильных перевозок Казахстана приходится на ПП Коркас на казахстанско-китайской границе.

Система организации доставки китайских грузов имеет свои отличительные особенности. Источником товаров для покупателей из Казахстана и др. стран Центральной Азии является г. Урумчи – крупный торговый и транспортный узел на западе КНР. Приобретаются такие товары, как одежда, мебель, обувь, игрушки, и электроприборы. Затем экспедитор организует перевозку товаров в центры хранения II класса. Когда в наличии появляются АТС, товары перевозятся в ПП Хоргос. Расстояние от Урумчи до Хоргоса 665 км. Вес грузов составляет от 21 до 35 тонн. Чтобы уменьшить транспортные расходы, грузовой экспедитор принимает меры, чтобы разные товары народного потребления перевозились в одном грузовике.

² Анализ состояния, динамики и тенденций развития таможенной инфраструктуры в местах перемещения товаров через таможенную границу стран Евразийского экономического союза, Москва, 2018 г.

В 2014 среднее время пересечения границы для ПП Хоргос (КНР) составляло 19,3 часа. Экспорт и грузы, перегружаемые в ПП для отправки в Алматы, забираются казахскими АТС, которые въезжают в зону таможенного контроля КНР, чтобы загрузить товары. Затем они встают в очередь, чтобы возвратиться на казахскую сторону. Длинные очереди казахских грузовиков – обычное зрелище в Хоргосе.

В целом, задержки были обусловлены следующими причинами:

- скопление ТС из-за несбалансированности в имеющихся автостоянках (стоянка на китайской стороне вмещает 300 грузовиков, тогда как на казахской стороне – лишь 80). Отсутствуют также технические средства для консолидации и расконсолидации. Кроме того, не был хорошо продуман транспортный поток через зону таможенного контроля. Если транспортное средство должно покинуть очередь для досмотра, ему трудно маневрировать в стесненном пространстве;
- ошибки в оформлении таможенных документов в виду большого ассортимента наименований перевозимых товаров;
- несовпадение времени работы пунктов пропуска. Время в КНР на два часа опережает алматинское. Стандартизированный к часовому поясу КНР ПП Хоргос (КНР) открыт с 10:30 до 22:30, в то время как ПП Коргалы (Казахстан) открыт лишь с 11:30 до 19:30, с перерывами на обед 1 час в обоих пунктах пропуска.

На сегодняшний день в государственных органах Казахстана на рассмотрении находится ряд инициатив по внесению изменений и дополнений в нормативные правовые акты Республики Казахстан, направленных международными автомобильными перевозчиками через Союз международных автомобильных перевозчиков Казахстана, Национальную палату предпринимателей Казахстана «Атамекен», Министерство по инвестициям и развитию.

Предложение о возвращении в Закон Республики Казахстан «Об автомобильном транспорте» нормы, предусматривающей, при перевозках негабаритных и тяжеловесных грузов, выдачу специальных разрешений только на перевозку неделимых грузов.

Предложение, уравнивать в КоАП Республики Казахстан размер штрафных санкций, применяемых за превышение весовых и габаритных параметров к физическим и юридическим лицам, а также за отсутствие казахстанских разрешений.

Введение адекватных штрафных санкций к иностранным перевозчикам за отсутствие отметки контролирующих органов в уведомлении, выданном им на внешней границе ЕАЭС.

Освобождение от уплаты таможенных пошлин в отношении грузовых автотранспортных средств по 5 товарным кодам (седельные тягачи, грузовые автомобили, полуприцепы и прицепы), возимых из третьих стран в качестве вклада учредителя в уставный капитал юридического лица.

Международные автомобильные перевозчики через объединяющие их организации, КазАТО, НПП «Атамекен», СТК «Kazlogistics» и Министерство по инвестициям и развитию, участвуют в рассмотрении и обсуждении законов и нормативных документов, таких как «Налоговый Кодекс», «Таможенный Кодекс», договоры и соглашения в рамках Евразийского экономического союза, ШОС, МСАТ и т.д.

27 сентября 2018 года на границе Казахстана и Китая был открыт новый контрольно-пропускной пункт «Нур Жолы» (РК) - «Хоргос» (КНР)». Структура генеральной планировки комплекса допускает перемещение 2,5 тысяч транспортных средств и 15 тысяч физических лиц в рабочий день в обе стороны движения, в том числе грузовых транспортных средств - 2 200 ед., пассажирских транспортных средств (автобусы и легковые авто) - 300 единиц. Территория пункта пропуска разделена на две самостоятельные зоны: грузовую для грузовых транспортных средств и пассажирскую для легковых транспортных средств и автобусов.

Таблица 6.2 - Информационно-справочный перечень автомобильных пунктов пропуска Республики Казахстан на внешней границе ЕАЭС по состоянию на 26.07.2017 года

№	Наименование	Месторасположение	Наименование сопредельного пункта пропуска, его государственная принадлежность	Классификация	Режим работы
1	Хоргос	Алматинская область, Панфиловский район, село Хоргос	Хоргос, КНР	автомобильный, многосторонний, грузопассажирский	с 08:30 до 20:30 (семь дней в неделю)
2	Кольжат	Алматинская область, Уйгурский район, поселок Калжат	Дулаты, КНР	автомобильный, многосторонний, грузопассажирский	с 08:00 до 17:00 (кроме воскресенья)
3	Достык	Алматинская область, Алакольский район, станция Достык	Алашанькоу, КНР	автомобильный, многосторонний, грузопассажирский	с 08:30 до 17:00 (кроме воскресенья)
4	Бахты	Восточно-Казахстанская область, Урджарский район, село Бахты	Покиту, КНР	автомобильный, многосторонний, грузопассажирский	с 08:00 до 17:00 (кроме воскресенья)
5	Майкапчагай	Восточно-Казахстанская область, Зайсанский район, поселок Майкапчагай	Зимунай, КНР	автомобильный, многосторонний, грузопассажирский	с 08:00 до 17:00 (кроме воскресенья)
6	Атамекен	Южно-Казахстанская область, Махтааральский район, село Жамбыл	Гулистан, Сырдарьинская область, Республика Узбекистан	автомобильный, многосторонний, грузопассажирский	круглосуточный
7	Б. Конысбаев	Южно-Казахстанская область, Сарыагашский район, Актюбинский аульный округ, село Ески орган	Яллама, Республика Узбекистан	автомобильный, многосторонний, грузопассажирский	Круглосуточный

№	Наименование	Месторасположение	Наименование сопредельного пункта пропуска, его государственная принадлежность	Классификация	Режим работы
8	Жибек-Жолы	Южно-Казахстанская область, Сарыагашский район, поселок Жибек жолы	Гишт-Куприк, Республика Узбекистан	автомобильный, многосторонний, грузопассажирский	круглосуточный
9	Казыгурт	Южно-Казахстанская область, Сарыагашский район, село Жемисти	Ташкент, Ташкентская область, Республика Узбекистан	автомобильный, многосторонний, грузопассажирский	круглосуточный
10	Капланбек	Южно-Казахстанская область, Сарыагашский район, город Сарыагаш	Зангиота, Ташкентская область, Республика Узбекистан	автомобильный, многосторонний, грузопассажирский	круглосуточный
11	Тажен	Мангистауская область, Бейнеуский район, поселок Тажен	Даут-Ата, Республика Узбекистан	автомобильный, многосторонний, грузопассажирский	круглосуточный
12	Темир-Баба	Мангистауская область, Каракиянский район	Гарабогаз, Республика Туркменистан	автомобильный, многосторонний, грузопассажирский	с 09:00 до 18:00 (в зимнее время), с 09:00 до 20:00 (в летнее время)
13	Целинный	Южно-Казахстанская область, Махтааральский район	Ок олтин, Сырдарьинская область, Республика Узбекистан	автомобильный, двусторонний, пассажирский	светлое время суток
14	Сырдарья	Южно-Казахстанская область, Махтааральский район	Малик, Сырдарьинская область, Республика Узбекистан	автомобильный, двусторонний, пассажирский	светлое время суток

В таблице ниже приводятся данные по средней интенсивности движения транспорта через КПП в 2017 г. Цветом выделены пункты пропуска, находящиеся в зоне влияния автодорожного коридора Западная Европа – Западный Китай.

Таблица 6.3 - Интенсивность движения ТС в сутки через контрольно-пропускные пункты на государственной границе Республики Казахстан в 2017 году

№ п/п	Пункт пропуска РК	Пункт пропуска на сопредельной стороне	легкового автотранспорта	грузового автотранспорта	автобусов
1.	Темирбаба	Карабогаз Туркмения	43	28	0
2.	Курмангазы	Караузок РФ	565	209	5
3.	Таскала	Озинки РФ	646	53	17
4.	Сырым	Маштаково РФ	1163	629	31
5.	Шаган	Теплое РФ	262	86	3
6.	Аксай	Илек РФ	480	76	5
7.	Жаныбек	Вишневка РФ	130	13	0
8.	Орда	Полынный РФ	15	3	0
9.	Жайсан	Сагарчин РФ	630	304	37
10.	Алимбет	Орск РФ	338	112	13
11.	Карашатау	Светлый РФ	20	18	1
12.	Аят	Николаевка РФ	99	33	2
13.	Акбалшик	Воскресеновка РФ	86	10	1
14.	Кайрак	Бугристое РФ	1010	566	37
15.	Желкуар	Мариинское РФ	118	24	3
16.	Убаган	Звериноголовск РФ	128	55	5
17.	Кондыбай	Комсомольский РФ	13	4	0
18.	Жанажол	Петухово РФ	485	314	17
19.	Каракога	Исилькуль РФ	630	133	16
20.	Кызылжар	Казанское РФ	272	11	14
21.	Бидаик	Белосток РФ	271	156	8
22.	Урлитобе	Народный РФ	331	139	23
23.	косак	Павловка РФ	230	154	18
24.	Аманкельди	Невольная РФ	51	18	1
25.	Шарбакты авто	Кулунда РФ	219	110	30
26.	Найза авто	Славгород РФ	54	33	2

№ п/п	Пункт пропуска РК	Пункт пропуска на сопредельной стороне	легкового автотранспорта	грузового автотранспорта	автобусов
27.	Коянбай	Малиновое озеро РФ	14	11	0
28.	Байтанат	Круглое РФ	12	12	1
29.	Ауыл	Весноярск РФ	251	139	17
30.	Жезкент	Горняк РФ	231	8	15
31.	Убе авто	Михайловка РФ	328	58	13
32.	Хоргос пасс.	Хоргос КНР	8	0	20
33.	Хоргос груз.		0	145	0
34.	Кольжат	Дулаты КНР	0	73	1
35.	Достык авто	Алашанькоу КНР	0	65	4
36.	Бахты	Покиту КНР	1	39	10
37.	КПП Майкапчагай	Зимунай КНР	0	10	6
38.	Тажен	Даут Ата РУ	136	83	3
39.	Жибек-Жолы	Гишт-Куприк РУ	66	22	0
40.	Казыгурт	Ташкент РУ	37	32	20
41.	Б.Конысбаева	Яллама РУ	76	101	49
42.	Капланбек	Зангиота РУ	39	42	16
43.	Атамекен	Гулистан РУ	38	25	11
44.	Сырдария	Малек РУ	22	5	0
45.	Целинный	Ак-Алтын РУ	25	6	0
46.	Кеген	Каркара КР	26	1	0
47.	Кордай	Ак-жол КР	1198	70	25
48.	Карасу	Ак-Тилек КР	400	617	3
49.	Аухатты	Кен-Булак КР	233	16	10
50.	Сартобе	Токмок КР	376	0	0
51.	Сыпатай батыр	Чалдыбар КР	386	139	40
52.	Айша биби	Чон-Капка КР	648	220	29

По данным пограничной службы КНБ РК по запросу МИР РК №28-01-28-1/726 от 07.03.2018

7. СУЩЕСТВУЮЩЕЕ СОСТОЯНИЕ УЧАСТКОВ АВТОДОРОГ НА ТЕРРИТОРИИ РК

7.1 Автомобильные дороги РК

Протяженность автомобильных дорог Республики Казахстан в 2017 году составила 128,3 тыс. км, из которых 95,4 тыс. км автодороги общего пользования, в том числе более 23 тыс. км – автодороги республиканского значения и 72,4 тыс. км областного и районного значения (см. таблицу 7.1).

Удельный вес автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием в общей их протяженности составляет 85,7%. Плотность автомобильных дорог в 2017 году составила 30,0 км на 1 тыс. км². Максимальная плотность автодорог общего пользования (72,6 км/1000 км²) приходится на Северо-Казахстанскую область, минимальная (12,7 км/1000 км²) - на Кызылординскую.

Таблица 7.1 - Протяженность автомобильных дорог общего пользования, км*

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Республика Казахстан	97 418	96 873	96 421	96 529	96 353	95 410
Акмолинская	8 111	7 900	7 864	7 891	7 890	7 884
Актюбинская	6 091	6 595	6 595	6 553	6 958	6 553
Алматинская	9 482	9 482	9 317	9 316	9 334	8 952
Атырауская	3 915	3 052	3 052	3 051	3 052	3 052
Западно-Казахстанская	6 531	6 531	6 531	6 428	6 531	6 497
Жамбылская	5 291	5 335	5 351	5 351	5 228	5 094
Карагандинская	8 844	8 844	8 844	8 844	8 854	8 856
Костанайская	9 517	9 516	9 290	9 290	9 290	9 290
Кызылординская	3 360	3 359	3 352	3 354	3 376	3 446
Мангистауская	2 586	2 586	2 586	2 586	2 692	2 708
Южно-Казахстанская	7 198	7 181	7 147	7 197	6 810	6 670
Павлодарская	5 658	5 658	5 658	5 659	5 454	5 449
Северо-Казахстанская	8 998	8 998	8 998	8 998	8 998	8 998
Восточно-Казахстанская	11 836	11 836	11 836	12 011	11 886	11 961

Примечание: * Здесь и далее данные Министерства по инвестициям и развитию Республики Казахстан

В том числе протяженность автодорог республиканского значения, по которым выполняются международные перевозки, составляет 23910км (таблица 7.2).

Таблица 7.2 - Протяженность автомобильных дорог республиканского значения, км*

	2012	2013	2014	2015	2016
Республика Казахстан	23 485	23 657	23 680	23 699	23 910
Акмолинская	2 245	2 278	2 242	2 261	2 264
Актюбинская	1 864	1 894	1 894	1 894	1 893
Алматинская	2 529	2 529	2 529	2 529	2 546
Атырауская	990	990	990	990	990
Западно-Казахстанская	1 287	1 287	1 287	1 287	1 393
Жамбылская	1 067	1 176	1 237	1 237	1 237
Карагандинская	2 773	2 773	2 773	2 773	2 783
Костанайская	1 410	1 410	1 410	1 410	1 410
Кызылординская	1 109	1 109	1 107	1 107	1 107
Мангистауская	1 033	1 033	1 033	1 033	1 033
Южно-Казахстанская	786	786	786	786	848
Павлодарская	1 510	1 510	1 510	1 510	1 524
Северо-Казахстанская	1 468	1 468	1 468	1 468	1 468
Восточно-Казахстанская	3 414	3 414	3 414	3 414	3 414

На сегодня обеспечены связи между областными центрами и областными центрами и городами области. В последние годы большая часть республиканских дорог реконструирована. Реконструкция и ремонт местных дорог запланирована на ближайшие годы.

Согласно данным Министерства индустрии и инфраструктурного развития РК (Презентация «О ходе реализации государственной программы инфраструктурного развития «Нұрлы жол» на 2015–2019 гг. (транспортно-логистическая инфраструктура)», Астана, 2017 г.) из бюджета страны в 2017 году на строительство и реконструкцию автомобильных дорог было выделено 356,2 млрд. тенге (рисунок 7.1). На ближайшие годы запланирована реализация 16 автодорожных проектов.

Все указанные автодорожные проекты предполагают устройство новой дорожной одежды капитального типа, рассчитанной под нагрузку на ось 13 тонн (против 10 тонн ранее).

Охват строительством и реконструкцией автодорог в 2017 году

Переходящие проекты

1. Темиртау-Каражол – 14 км
Стоимость – 11 млрд. тг.
Период реализации: 2017-2018 гг.
Охват – 14 км
2. Астана-Павлодар-Семей – Калбагау – 916 км
Стоимость – 394 млрд. тг.
Период реализации: 2010-2019 гг.
Остаток – 675 км, ввод – 232 км
3. Бейнеу-Актау – 470 км
Стоимость – 122 млрд. тг.
Период реализации: 2011-2017 гг.
Остаток – 230 км, ввод – 230 км
4. Капчагай-Талдықорган – 141 км
Стоимость – 57 млрд. тг.
Период реализации: 2012-2017 гг.
Остаток – 24 км, ввод – 24 км
5. Петропавловск-г.РФ – 68 км
Стоимость – 32 млрд. тг.
Период реализации: 2017-2019 гг.
Охват – 68 км
6. Уральск-Таскала – 100 км
Стоимость – 23 млрд. тг.
Период реализации: 2015-2018 гг.
Охват – 100 км, ввод – 50 км
7. Обход п.Нурдэй – 80 км
Стоимость – 20 млрд. тг.
Период реализации: 2015-2018 гг.
Охват – 80 км, ввод – 40 км

Новые проекты

8. Актобе-Манат – 404 км
Стоимость – 183 млрд. тг. (прав. займ АБР, МБР)
Период реализации: 2017-2020 гг.
Охват – 404 км, ввод – 26 км
9. Атырау-Астрахань – 274 км
Стоимость – 134 млрд. тг. (прав. займ МБР)
Период реализации: 2017-2020 гг.
Охват – 274 км

Бюджет 2017 года – 356,2 млрд. тенге
Протяженность – 4,4 тыс. км
Ввод в эксплуатацию – 602 км

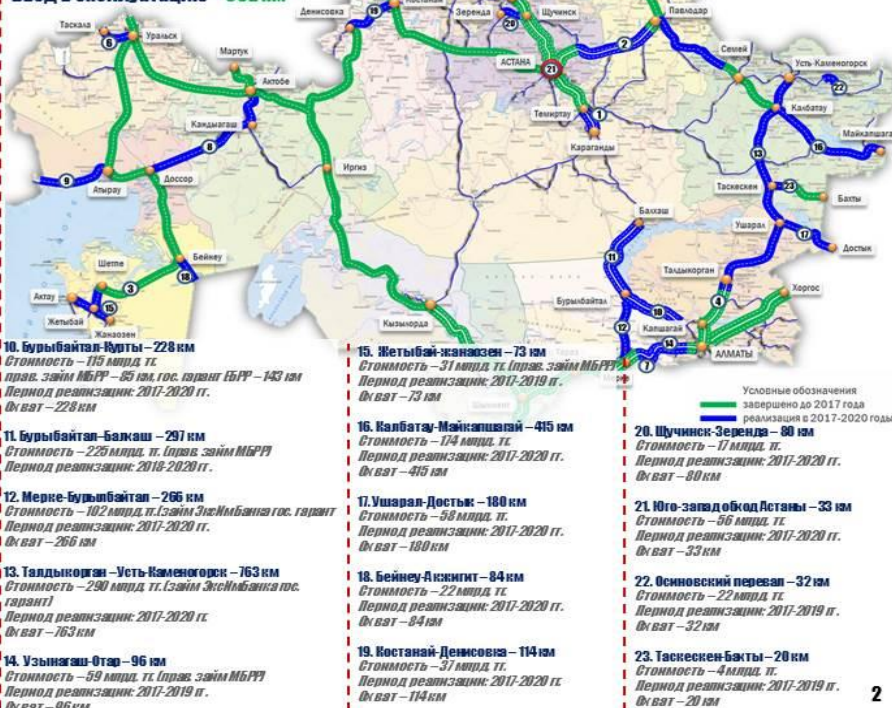


Рисунок 7.1 - Охват строительством и реконструкцией автодорог республиканского значения в 2017 году

В Казахстанский участок МТМ ЕК вошли автомобильные дороги следующих категорий: дороги I – технической категории, 4 полосы движения - 49% от общей протяжённости, дороги II – технической категории, 2 полосы движения - 51% от общей протяжённости.

Соответствующие данные нанесены на карту интенсивности на автомобильных дорогах республиканского значения, рисунок 7.2.

Таблица 7.3. Текущее состояние участков автодорог МТМ ЕК в период проведения автопробега.*

Участок	Кат. дороги	Протяжённость, км	Кол-во полос	Интенсивность, авт/сут		Примечание
				Нормативная	Текущая 2017г по карте интенсивности	
А2 Хоргос - Алматы	ІБ	350	4	свыше 7000	свыше 7000	Введена в эксплуатацию
БАКАД	ІА	60	6	свыше 9000	0	Протяжённость 66 км. Начато строительство, ввод в эксплуатацию в 2021 году, пересечение с А-2 в районе пос. Абай на 60 км Бакад
БАКАД - Узынагаш	ІБ	35,7	4	свыше 7000	свыше 7000	Введена в эксплуатацию
А2 Узынагаш - Отар (Кенен)	ІІ	110	4	свыше 7000	от 5000 до 7000	Начата реконструкция в 2018 году под категорию ІБ, завершение в 2020 году
А2 Отар (Кенен) - Баговещенка	ІБ	77	4	свыше 7000	от 5000 до 7000	В направлении Баговещенка-Отар (Кенен) дорога закрыта, ввод в эксплуатацию предусмотрен в 2019 году
А2 Баговещенка - Тараз	ІБ	240	4	свыше 7000	от 5000 до 7000	Введена в эксплуатацию
А2 Тараз - Б.Момышулы	ІБ	55		свыше 7000	от 5000 до 7000	Введена в эксплуатацию
А2 Б.Момышулы - Т.Рыскулов	ІІ	39	2	свыше 7000	от 5000 до 7000	Движение ограничено в связи со строительными работами на данном участке с 593км до 619км (протяжённость 26км), под категорию ІБ. Работы завершены в конце 2018г.
А2 Т.Рыскулов - Шымкент	ІБ	67	4	свыше 7000	от 5000 до 7000	Введена в эксплуатацию
М 32 Шымкент - Кызылорда	ІБ	435	4	свыше 7000	свыше 7000	Введена в эксплуатацию
М32 Кызылорда - Аральск	ІІ	440	2	от 3000 до 7000	от 3000 до 5000	Введена в эксплуатацию
М32 Аральск - Карабутақ	ІІ	390	2	от 3000 до 7000	от 1000 до 3000	Необходим капитальный ремонт дороги
М32 Карабутақ - Актобе	ІІ	228,3	2	от 3000 до 7000	от 3000 до 5000	Необходим капитальный ремонт дороги
М32Актобе - граница РФ	ІІ	110	2	от 3000 до 7000	от 3000 до 5000	Необходим капитальный ремонт дороги

Необходимо отметить, что на сегодняшний день интенсивность на некоторых участках дорог МТМ ЕК, в соответствии с картой «Интенсивности на автомобильных дорогах республиканского значения на 2017 год» представленной АО НК «КазАвтоЖол» достигла проектного значения. Необходимо завершить к 2021 году работы на всех реконструируемых участках для обеспечения беспрепятственного проезда.

УСЛОВНЫЕ ОБОЗНАЧЕНИЯ

Цвет	Трафик (авт/сут.)
Красный	свыше 7000
Зеленый	от 5000 до 7000
Синий	кат. дороги II
Желтый	кат. дороги I-6

Рисунок 7.2 Интенсивность на автомобильных дорогах республиканского значения

7.2 Информация по объектам дорожного сервиса

При разработке транспортной схемы по проекту «Комплексная схема градостроительного планирования территории пригородной зоны города Астаны» в 2012-2014 годах «Научно-исследовательским институтом транспорта и коммуникаций» (НИИ ТК) проводилось обследование транспортной инфраструктуры, в том числе объектов придорожного сервиса в Акмолинской области. Основная выявленная проблема не в дефиците придорожных кафе, шиномонтажных мастерских, автосервисов, гостиниц и магазинов, а в низком уровне обслуживания на этих объектах. В частности, на автомобильных трассах практически повсеместно не хватает туалетов, нет распространенной в европейских странах системы кемпингов, а ее функции выполняют плохо оборудованные стоянки для большегрузных автомобилей.

Из-за ограниченности финансирования объекты дорожного сервиса в условиях рыночной экономики были отданы на откуп малому бизнесу. Нормативных документов, устанавливающих требования к их размещению не было. Это привело к тому, что недостаток сервисных объектов сменился их переизбытком на отдельных участках дорог с большим трафиком и в непосредственной близости к населенным пунктам.

НИИ ТК был выполнен анализ расстояний между объектами сервиса. Так, между АЗС на обследованных дорогах расстояния составляют от 100 м до 42 км. От 2 до 203 километров составляют промежуточные расстояния между объектами для отдыха (мотелями, кемпингами, гостиницами).

На сегодня вопросы развития придорожного сервиса услышаны и приняты к исполнению на государственном уровне. Разработаны республиканские и международные стандарты и типовые проекты придорожных сервисных комплексов.

Разработана нормативная база, содержащая требования к объектам дорожного и придорожного сервиса на дорогах общего пользования:

- Межгосударственный стандарт ГОСТ33062—2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Требования к размещению объектов дорожного и придорожного сервиса»;
- СТ РК 2476-2014/2476-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Требования к объектам дорожного сервиса и их услугам».

Согласно п.3 ст. 8 Закона РК «Об автомобильных дорогах», строительство придорожного сервиса будет осуществляться согласно Национальному стандарту Республики Казахстан «Требования к объектам дорожного сервиса и их услугам». Согласно Стандарту, комплексные объекты дорожного сервиса в зависимости от их состава и видов, предоставляемых ими услуг, подразделяются на категории «А», «В», «С» и «D». Вдоль коридора «Западная Европа - Западный Китай» запланировано строительство всех 4-х категорий комплексных объектов придорожного сервиса. Комплексность объекта дорожного сервиса соответствующей категории рекомендуется принимать исходя из уровня расчетной интенсивности движения: - объекты дорожного сервиса категорий «А» - свыше 7 000 авт/сутки; - объекты дорожного сервиса категорий «В» - свыше 1000 авт/сутки; - объекты дорожного сервиса категорий «С» и «D» - свыше 100 авт/сутки. Объекты дорожного сервиса категории «А» являются многофункциональным комплексом дорожного сервиса, включающим различные виды услуг обслуживания пользователей дорог и занимающих единой территории. Объекты дорожного сервиса категории «В» предназначены для длительных перерывов на отдых, предлагая широкий спектр услуг объектов дорожного сервиса. Объекты дорожного сервиса «С» и «D» предназначены для кратковременного перерыва на отдых и удовлетворения насущных потребностей пользователей дорог.

Государственная программа инфраструктурного развития «Нұрлы жол» на 2015 - 2019 годы, утверждена Указом Президента Республики Казахстан от 6 апреля 2015 года № 1030.

Программой предусмотрено формирование современной транспортной инфраструктуры Казахстана, а также обеспечение ее интеграции в международную транспортную систему. В первую очередь планируется улучшение технического состояния автодорог международных коридоров и дорог республиканского значения и их нормативное обеспечение объектами придорожного сервиса.

Следует отметить, что с улучшением сети автомобильных дорог и увеличением интенсивности автотранспортных средств растет потребность в качественных услугах придорожного сервиса для пользователей автомобильных дорог.

При этом для повышения заинтересованности частного сектора разработаны и согласованы с местными исполнительными органами схемы перспективного расположения объектов сервиса вдоль автомобильных дорог международного и республиканского значения, а также рассмотрена возможность упрощения процедур выдачи разрешительных документов, подвода инженерных коммуникаций к строящимся и планируемым объектам сервиса местными исполнительными органами.

Так до 2020 года вдоль коридора «Западная Европа - Западный Китай» запланировано строительство и преобразование 46 объектов.

Строительство объектов сервиса вдоль ЗЕ-ЗК осуществляется за счет частного сектора.

Согласно п.29 Типовых правил застройки, утвержденных приказом Министра национальной экономики РК от 20 марта 2015 года № 238, решения о предоставлении земельных участков для размещения объектов дорожного сервиса в придорожных полосах или объектов за их пределами, когда для доступа к ним требуется подъезд, принимаются местными исполнительными органами.

В настоящее время в Казахстане вдоль автомобильных дорог республиканского значения насчитывается порядка 2,4 тысяч объектов сервиса, из которых 41% приходится на автозаправочные станции, 42% – на пункты торговли и питания, 5,3% занимают гостиницы, 7,3% – станции технического обслуживания, остальные 4,4% приходятся на автостоянки. В целом общая потребность комплексных объектов сервиса на республиканской сети автомобильных дорог оценена в более чем 400 единиц. На сегодняшний день имеется только 44 комплексных объекта с полным охватом всех сервисных услуг. До сегодняшнего дня развитие придорожного сервиса происходило стихийно, без единой концепции. Но с текущего года объекты дорожного и придорожного сервиса будут строиться, и классифицироваться по требованиям специальных нормативных документов, около 42% из них соответствуют национальному стандарту СТ РК 2476-2014.

В 2018 году были разработаны типовые ОДС для 39 площадок отдыха. Он будут предоставлять весь перечень необходимых услуг. Наряду с этим запланирована установка 68 павильонов KazWay, благоустроенных теплых туалетов.

Таблица 7.4. Основные индикаторы выполнения Государственной программы развития и интеграции инфраструктуры транспортной системы Республики Казахстан до 2020 года

Показатель	ед. изм.	К концу 2016 г.	К концу 2020 г.
Строительство и реконструкция автомобильных дорог Республиканского значения	м	2932	5703
Доля автомобильных дорог Республиканского значения в хорошем и удовлетворительном техническом состоянии	%	86	89
Строительство и реконструкция автомобильных дорог областного и районного значения	м	659	1124
Доля автомобильных дорог областного и районного значения в хорошем и удовлетворительном техническом состоянии	%	72	78
Увеличение процента автомобильных дорог I и II технических категорий от общей протяженности автомобильных дорог Республиканского значения	%	36	48
Протяженность платных дорог	м	841	6186
Капитальный и средний ремонт автомобильных дорог республиканского значения	м	4170	10195
Капитальный и средний ремонт автомобильных дорог областного и районного значения	м	4366	12601
Обеспеченность автомобильных дорог республиканского значения в объектах придорожного сервиса	%	25	76
Объем транзитных грузов по автомобильным дорогам Республики Казахстана	млн. тонн	2,3	3,5

Источник: План мероприятий по реализации Государственной программы развития и интеграции инфраструктуры транспортной системы Республики Казахстан до 2020 года, утв. постановлением Правительства Республики Казахстан от 12 февраля 2014 года № 81

На 1 июля 2017 года вдоль автомобильных дорог республиканского значения были расположены 2467 объектов сервиса. Большая часть объектов не соответствует национальному стандарту «Дороги автомобильные общего пользования. Требования к объектам дорожного сервиса и их услугам» СТ РК 2476-2014, введенному в действие с 1 июля 2015 года.

Согласно Стратегии развития акционерного общества «Национальная компания «ҚазАвтоЖол» разработан План мероприятий на 2017 - 2020 годы, который включает:

- **мероприятия по стимулированию развития объектов дорожного сервиса.** Предусматривают включение в перечень приоритетных проектов, создание специализированного предприятия по сервисному обслуживанию, разработку типовых модульных конструкций дорожного сервиса бренда «KazWay», франшизы с маркетинговыми исследованиями, создание ассоциации, бюджетное финансирование строительства и содержания площадок, устройства подъездных путей для приоритетных объектов дорожного сервиса, включения в реестр туристических объектов, развитие на пограничных пунктах объектов сервиса и т.д.
- **региональные мероприятия по работе с объектами дорожного сервиса.** Предусматривают поддержку в развитии объектов дорожного сервиса в регионах путем создания региональных рабочих групп при акиматах, содействия развитию существующих объектов сервиса, поддержки малого и среднего бизнеса, соблюдения требований национального стандарта, целевого

использования земель на полосе отвода и придорожной полосе вдоль дорог республиканского значения и другие виды поддержки для развития объектов сервиса.

- **мероприятия по совершенствованию нормативных правовых актов.** Предусматривают внесение изменений в классификацию видов работ, выполняемых при содержании, текущем, среднем и капитальном ремонтах автодорог общего пользования, в национальный стандарт, строительные нормативы и правила Республики Казахстан, которые позволят привести объекты сервиса к современным международным требованиям.

До 2020 года планируются строительство, преобразование или доукомплектование 260 объектов сервиса, которые будут соответствовать национальному стандарту «Дороги автомобильные общего пользования. Требования к объектам дорожного сервиса и их услугам» путем привлечения частных средств, а также в рамках государственных проектов по направлениям «Центр - Юг», «Центр - Восток», «Центр - Запад» и других проектов реконструкции автодорог за счет республиканского бюджета.

Преобразование в комплексные объекты сервиса планируется доукомплектованием пунктами питания, торговли, гостиницами и кемпингами, АЗС, к имеющимся, проведением инженерных коммуникаций (отопление, водоснабжение, электроснабжение и т.д.). При этом все объекты будут соответствовать типовым проектам придорожного сервиса категорий «А», «В» и «С».

Строительство съездов, выездов и стоянки в полосе отвода будет осуществлять АО «НК «КазАвтоЖол» за счет платности и в рамках проектов автодорог по договору.

Платные дороги

Для компенсации дефицита средств по плану развития транспортной инфраструктуры планируется в рамках Госпрограммы «Нұрлы Жол» до 2020 года запланировано внедрение системы взимания платы на автодорогах республиканского значения I и II категории протяженностью 6,6 тыс. км ввести плату за проезд.

Правовая основа эксплуатации платных дорог в Казахстане была заложена в 2008 году. Согласно законодательству было предусмотрено, что компания-победитель тендера на строительство или ремонт дороги может получить ее в аренду на 25 лет. Были внесены соответствующие поправки в Закон Республики Казахстан «О внесении изменений и дополнений в некоторые законодательные акты Республики Казахстан по вопросам реформирования автодорожной отрасли» от 2 июля 2013 года № 112.

Переводить эксплуатацию дорог на платную основу предполагается поэтапно после реконструкции и строительства. При этом на автодорогах I категории плата будет взиматься как с грузового, так и с легкового транспорта. На платных участках дорог II категории - от оплаты освободят легковые транспортные средства, зарегистрированные в Казахстане.

С 2013 года уже внедрена платность за проезд на автодороге Астана – Щучинск. Управление дорогой осуществляет национальная компания АО НК «Казавтожол».

Ожидается, что в 2015 году объем сборов за проезд позволит полностью покрыть потребность на содержание этой дороги.

В «Государственной программе развития и интеграции инфраструктуры транспортной системы Республики Казахстан до 2020 года» запланировано ввести плату на следующих автодорогах с высоким трафиком:

- а/д Астана – Караганда – Алматы;
- а/д Астана – Павлодар;
- а/д Алматы – Капшагай;
- а/д Астана – Атбасар;
- а/д Западная Европа – Западный Китай.

Поступление денежных средств от взимания платы за проезд в совокупности к 2020 году ожидается в объеме 88,9 млрд. тенге. Это позволит полностью покрыть потребности на содержание платных дорог в пределах нормативного содержания и снизить нагрузку на республиканский бюджет.

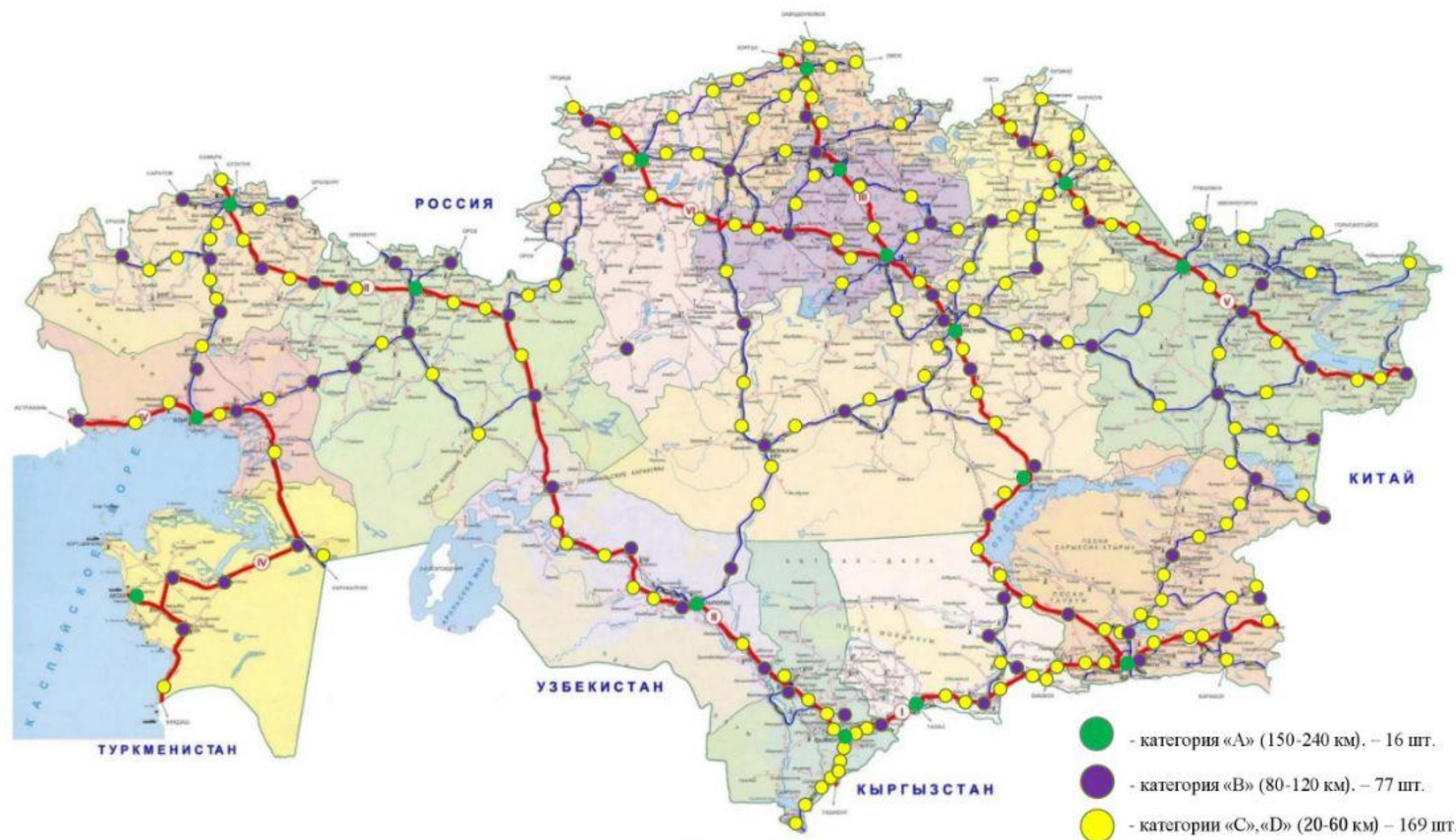
Мировой опыт строительства и эксплуатации, платных дорог показал, что люди готовы платить за качественные дороги, безопасность и скорость движения на них.

Перевод дорог на платную основу может сказаться на снижении прироста интенсивности в среднесрочном периоде. Вместе с тем ожидается качественное содержание международных маршрутов, большая часть дорог которых реконструированы и обеспечение качественным сервисным обслуживанием с полным набором требуемых услуг.

26 января 2019 года осуществлен запуск системы взимания платы на **3 участках**, протяженностью **471 км**, это «Астана - Темиртау» (134 км), «Алматы - Капшагай» (42 км) и «Алматы – Хоргос» (295 км).

Госэкспертизы, по оставшимся проектам заключения будут получены в середине 2019 года. Это участки «Щучинск – Петропавловск – гр.РФ (на Курган)», «Астана - Павлодар», «Павлодар – гр.РФ (на Омск)», «Актобе – Уральск – гр.РФ (на Самару)», «Уральск – гр.РФ (на Саратов)», «Актау - Бейнеу», «Атырау – Доссор – Бейнеу – Акжигит – гр. Узбекистана», «Капшагай – Талдыкорган», также участки по коридору Западная Европа – Западный Китай (*гр.РФ на Оренбург – Актобе – Кызылорда – Шымкент – Тараз – Кайнар п. Благовещенка, Шымкент – гр. Узбекистана на Ташкент*).

Схема размещения объектов сервиса на автомобильных дорогах общего пользования



Примечание: места размещения объектов дорожного сервиса могут корректироваться по согласованию с Национальным оператором по управлению автомобильными дорогами

Рисунок 7.3 Схема размещения объектов сервиса на автомобильных дорогах общего пользования

8. ПРЕДПОСЫЛКИ И КРИТЕРИИ СОЗДАНИЯ ПСИ В РК

В настоящее время группа компаний Холдинга АО НК КазМунайГаз, в том числе АО «КазТрансГаз» и ТОО «КазТрансГаз Өнімдері» ведут активную работу по развитию рынка газомоторного топлива, в частности, компримированного и сжиженного природного газа.

В рамках «Концепции по развитию газового сектора РК до 2030 года» реализуется «Проект строительства 100 АГНКС» на территории РК». Необходимо подчеркнуть, что Проект отвечает всем требованиям «Концепции по переходу РК к зеленой экономике».

В данном Проекте предусмотрена синхронизация строительства АГНКС с программой обновления устаревшего изношенного автобусного парка на заводские более экономичные и экологичные газовые автобусы с привлечением к их производству отечественного автопрома Компании AllurGroup, Astana motors, Daewoo Bus Kazakhstan, что соответствует целям и задачам «Транспортной стратегии РК до 2020 года», и гармонизирует с текущими процессами реформирования транспортного сектора РК. Синхронизация является одной из ключевых форм государственной поддержки.

Преимущества газомоторного топлива перед бензином и дизельным топливом рассмотрены в следующей таблице.

Таблица 8.1 Типы газомоторного топлива

Вид	Характеристика	Преимущества
Компримированный природный газ (КПГ) CNG (CH ₄)	Сжатый природный газ до 250 бар (уменьшение объема в 200 раз)	Экономия расходов на топливо в 2 раза; Экологичность (Евро5); Невозможность хищения; Сокращение выбросов в воздух: -оксидов азота в 2 раза; -угарный газ в 10 раз; -задымленность в 9раз.
Сжиженный природный газ (СПГ) LNG (CH ₄)	Охлаждение природного газа до -169о (уменьшение по объему в 600 раз)	Отсутствуют сажа, свинец и сера. Температура замерзания -1830С. Октановое число больше 100.

В Республике насчитывается 15 автомобильных газонаполнительных компрессорных станций (АГНКС), в т.ч. 7 АГНКС группы АО «КазТрансГаз» - «Национального оператора в сфере газа и газоснабжения», эксплуатируется более 2100 ед. техники, использующей в качестве моторного топлива КПГ, в том числе 1100 ед. автобусов. За период с 2011 – 2018 гг. реализовано 225 млн. м3 компримированного природного газа или 190 тыс. тонн в дизельном эквиваленте. Основной объем реализации КПГ приходится на г. Алматы, где при поддержке Акимата было закуплено 735 автобусов на КПГ. В ноябре 2017 года в г. Актобе введена в эксплуатацию АГНКС производительностью 2100м3/час для якорного потребителя - автобусного парка, который в настоящее время укомплектован Акиматом газовыми автобусами в кол-ве 70 ед.

КТГО был проведен сравнительный анализ эмпирических данных – исследование практического опыта и предпосылок развития газомоторных отраслей стран-соседей (РФ, КНР и РУ), определены корреляции участия государства в положительной динамике развития [5]. В сопредельных государствах уже реализуются государственные программы по замещению природным газом бензина и дизельного топлива.

Таблица 8.2 Динамика развития рынка КПП в Республике Казахстан

№	ГОРОДА / ГОДЫ	ЕД. ИЗМ	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	ВСЕГО
1	КОЛИЧЕСТВО АГНКС	ед.	4	5	6	11	13	13	15	15	15
1.1	Алматы	ед.	1	2	3	6	6	6	6	6	6
1.2	Рудный	ед.	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1.3	Шымкент	ед.	-	-	-	1	1	1	1	1	1
1.4	Кызылорда	ед.	-	-	-	1	2	2	3	3	3
1.5	Уральск	ед.	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1.6	Тараз	ед.	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1.7	Актобе	ед.	-	-	-	-	-	-	1	1	1
1.8	Кульсары	ед.	-	-	-	-	1	1	1	1	1
2	ОБЪЕМ РЕАЛИЗАЦИИ КПП	млн.м3	8,5	12,0	11,8	26,9	40,0	44,1	41,6	41,9	225,9
2.1	Алматы	млн.м3	6,1	9,5	8,3	23,9	27,2	30,0	27,65	28,41	161,06
2.2	Рудный	млн.м3	0,7	0,6	0,5	0,5	0,5	0,3	0,20	0,14	3,41
2.3	Шымкент	млн.м3	-	-	-	-	9,3	9,4	9,4	8,4	36,5
2.4	Кызылорда	млн.м3	-	-	-	0,3	0,9	2,75	2,8	2,8	9,45
2.5	Уральск	млн.м3	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,2	0,06	0,06	3,32
2.6	Тараз	млн.м3	1,1	1,3	2,4	1,6	1,2	1,2	1,2	1,1	11,1
2.7	Актобе	млн.м3	-	-	-	-	-	-	0,001	0,75	0,751
2.8	Кульсары	млн.м3	-	-	-	-	0,32	0,32	0,32	0,32	0,32
3	КОЛИЧЕСТВО АТС НА КПП	ед.	570	680	920	1 423	1 850	1 936	1 699	1 540	1 540
3.1	Алматы	ед.	200	310	550	1 033	1 150	1 200	1 035	835	835
3.2	Рудный	ед.	80	80	80	80	50	30	30	20	20
3.3	Шымкент	ед.	-	-	-	-	200	235	220	210	210
3.4	Кызылорда	ед.	-	-	-	20	100	121	121	110	110
3.5	Уральск	ед.	40	40	40	40	40	40	20	20	20
3.6	Тараз	ед.	250	250	250	250	250	250	200	200	200
3.7	Актобе	ед.	-	-	-	-	-	-	13	85	85
3.8	Кульсары	ед.	-	-	-	-	60	60	60	60	60

В настоящее время мы значительно отстаем по применению газомоторного топлива, в связи с этим и с большими расстояниями при перемещении по внутренней территории, а также наличием «серого» экспорта ГСМ опережаем по расходу традиционных видов топлива, что можно увидеть из следующей таблицы.

Таблица 8.3 Анализ потребления по видам топлива

Показатели	Ед.изм	РК	РФ	КНР	РУ
Удельное потребление бензина и дизельного топлива	кг/чел	483	427	200	97
Удельное потребление КПП	м3/чел	2	4	6	74
Количество АГНКС	ед./млн. чел.	1	2	6	18
Количество ТС на КПП	ед./млн. чел.	111	988	3547	13846
Количество ТС на 1 АГНКС	ед.	133	479	625	791

Сравнения показателей удельных затрат на 100 км пути определили экономические преимущества природного газа как моторного топлива указанные в таблице.

Таблица 8.4 Затраты на моторное топливо на 100 км пробега (с НДС)

Вид транспорта	КПП 80 тг/ м3		Летнее ДТ 165 тг/л		Зимнее ДТ 212 тг/л		АИ-92 163 тг/л	
	м3/100км	Тенге на 100 км	литр/100км	Тенге на 100 км	литр/100км	Тенге на 100 км	литр/100км	Тенге на 100 км
Автобус	40	3200	40	6600	40	8480	44	7172
Грузовой	40	3200	40	6600	40	8480	44	7172
Легковой	12	960	10	1650	10	2120	11	1793
Соотношение затрат с КПП,			206 %		265 %		224 %	

В соответствии с рекомендациями Организации экономического сотрудничества и развития (ОЭСР) по проекту «Поддержка экологически чистого городского общественного транспорта в Казахстане: Разработка программы «зеленых» инвестиций» проведены процедуры оценки воздействия на окружающую среду, являющейся обязательной на национальном и межгосударственном уровнях при планировании работы транспорта. Необходимо отметить, что в настоящее время отсутствуют или недостаточно совершенны законы, касающиеся вопросов охраны окружающей среды от воздействия транспорта, соответствующих им подзаконных актов и технической нормативной документации существенно затрудняет проведение природоохранных мероприятий на транспорте. Переход на экологически чистые виды транспорта особенно актуален в регионах прохождения Шелкового пути, в связи с наибольшей интенсивностью движения автотранспорта по этому маршруту в сравнении с другими автотранспортными коридорами РК. Высокая плотность населения в прилегающих к трассе регионах (особенно Алматинская, Шымкентская, Южно-Казахстанская, Кызылординская, Актюбинская области) требует более бережного отношения к окружающей среде и здоровью населения. На сегодня уровень газификации транспорта в Казахстане очень низкий (1.5% автобусы, 0.02% легковой транспорт) в связи с чем, имеется огромный потенциал для улучшения экологии.

На основании данного анализа АО НК КМГ и АО КТГ были подготовлены и проведены на высоком уровне обширные слушания и презентации проекта. Инициатива поддержана Главой государства.

Вопрос реализации Проекта по газификации транспорта был вынесен на межведомственную государственную комиссию под председательством Премьер-Министра РК.

В результате, решением Протокола от 22 февраля 2018 г. № 17-12/И-100 Министерством Энергетики РК (МЭ) сформирована Межотраслевая рабочая группа, которая разработала и подготовила **План мероприятий по расширению использования природного газа в качестве моторного топлива на 2018-2022 годы**, утвержденный Постановлением Правительства РК №797 от 29 ноября 2018 года (далее-План). Планом установлены необходимые целевые показатели в разрезе регионов в соответствии с Приложениями 1,2,3 к Плану.

В основу Плана были заложены проекты КТГО – оператора в сфере развития рынка ГМТ в РК.

В 2016 году по поручению МЭ РК ТОО «КазТрансГаз Өнімдері» инициировало включение в программу Министерства по инвестициям и развитию Республики Казахстан «Технологическое перевооружение базовых отраслей промышленности, включая элементы Индустрии-4,0» проекта «Внедрение новых технологий по компримированию природного газа». В его рамках консолидированы несколько проектов по развитию рынка газомоторного топлива, в том числе:

Реализация проекта NAMA «Стимулирование перевода транспортного сектора Казахстана на природный газ»;

Внедрение инновационной технологии гидравлического сжатия природного газа компании GASLINER GROUP SIA.

Кластерное развитие производственно-сбытовой инфраструктуры использования сжиженного и компримированного природного газа в качестве моторного топлива (далее-ПСИ) в регионах РК, а также на международном транспортном маршруте «Европа-Китай».

Реализация данного проекта снизит транспортные издержки и позволит сделать экономически более оправданной транспортировку грузов и пассажиров автомобильным транспортом между странами - участниками проекта и странами Европейского Союза и ЦАР. Реализация данного проекта, среди прочих положительных эффектов, обеспечит трансфер технологий по производству СПГ на территорию Республики Казахстан, что придаст импульс и параллельно расширит технологические возможности для дальнейшего развития рынка КПГ, а также в перспективе позволит газифицировать удаленные от магистральных газопроводов населенные пункты в Северных и Восточных регионах Республики методом «виртуального газопровода».

На 3-ем совещании в г Алматы была представлена концепция и сценарии развития рынка КПП/СПГ на территории РК, где Планом предусматривается возможность реализации **Базового и Оптимистичного сценариев**, при этом их объединяет, что на первом этапе обоих сценариев предусмотрено строительство АГНКС в регионах РК (городах и в областных центрах) для «Якорного потребителя», в том числе на МТМ ЕК.

«Якорным потребителем» в регионах (городах и в областных центрах) определены автобусные парки, использующие сжатый природный газ в качестве моторного топлива. Компании AllurGroup, Astana motors, Daewoo Bus Kazakhstan подтвердили технические возможности по производству газовых (метан) автобусов.

К «Якорному потребителю» на МТМ ЕК отнесены магистральный транзитный грузовой и пассажирский транспорт, использующий СПГ в качестве моторного топлива. На начальном этапе развития МТМ ЕК якорным потребителем в соответствии с решением Протокола третьего совещания в г. Алматы является дальнотранспортный большегрузный автотранспорт КНР. Интенсивность движения, которого по МТМ ЕК обеспечит необходимый минимальный уровень загрузки ПСИ.

Это связано с тем, что в настоящее время в РК отсутствуют транспортные средства, использующие СПГ, технологии по производству СПГ в стадии опытной эксплуатации. В силу того, что отечественные авто-грузо-перевозчики находятся в конкурентной рыночной среде отсутствуют национальные программы по их переводу на СПГ. Отечественный автопром не производит автотранспорт на СПГ в связи с необходимостью привлечения высоких инвестиций в дорогие СПГ-технологии. Перевод грузового транспорта на СПГ является коммерческим проектом в отличие перевода на КПП социальных автобусов. Следовательно, реализация проекта по строительству ПСИ на МТМ ЕК зависит исключительно от транзитных потоков магистрального транспорта использующего в качестве моторного топлива СПГ.

Реализация Оптимистичного сценария возможна в случае подтверждения целесообразности строительства ПСИ для «Якорного потребителя» на МТМ ЕК

Необходимо при этом отметить, в соответствии правилами применения разрешительной системы автомобильных перевозок в РК в международном сообщении отраженных в Разделе 5, реализации оптимистичного сценария, зависит от существующих в настоящее время ограничений транзитных грузопотоков по МТМ ЕК, регулируемых разрешительными квотами стран участниц ШОС, которые возможно решаться после открытия транзита по маршруту только к 2020 году. Также на третьем совещании в г. Алматы принято решение об обращении от энергетических компаний ПАО Газпром, АО НК КМГ и КННК до конца 2018 года в комиссию ШОС о необходимости установления механизма организации проезда по МТМ ЕК, в первую очередь, для грузового транзитного транспорта, использующего природный газ в качестве моторного топлива.

На пятом заседании Совета по промышленной политике государств участников СНГ в г. Астана 17 июля 2018г. сотрудниками Товарищества в рамках подготовленного доклада предложено поддержать данную инициативу и содействовать в обращении к ШОС.

Вместе с тем следует признать, что существующие нормативно-правовые положения сдерживают расширение практики использования СПГ/КПП в Казахстане. Отсутствуют национальные стандарты и правила по строительству, эксплуатации и техническому обслуживанию многотопливных заправочных станций с модулями реализации газомоторного топлива (ГМТ). Принятие таких НТД способствовало бы увеличению точек реализации ГМТ за счет интеграции участков ГМТ в действующие или строящиеся АЗС при минимизации затрат на отвод земельных участков. Кроме того, действующие СНиПы содержат существенные ограничительные требования по противопожарным расстояниям от технологических объектов АГНКС до посторонних непромышленных объектов, хотя к настоящему времени приняты модифицированные национальные стандарты по эксплуатации заправочных станций СПГ/КПП на основе соответствующих международных ISO-стандартов. Необходимо пересмотреть эти положения, поскольку они основаны на оценке устаревших технологий и не отражают

технические достижения в области промышленной безопасности и экологического воздействия при использовании современного оборудования по производству ГМТ

ПСИ являются объектами дорожного сервиса и размещение их на МТМ ЕК должно соответствовать национальному стандарту «Дороги автомобильные общего пользования. Требования к объектам дорожного сервиса и их услугам».

Критериями географического размещения ПСИ на МТМ ЕК предполагается принять подтвержденные результатами международного автопробега стандарты Европейского союза для КривоАЗС шаг - 400 км, для АГНКС шаг -200 км, при этом эффективный радиус транспортировки СПГ от заводов по производству СПГ крио цистернами составляет 500 км, ПАГЗ -100 км.

Немаловажным для проекта является близкое расположение магистральных газопроводов БГР-ТБА, ББШ. Казахстанско-Китайского газопровода, а также газопровод Бухара-Урал.

Одним из основных факторов так же является размещение ПСИ поблизости к населенным пунктам на МТМ ЕК в связи с необходимостью привлечения рабочей силы, обеспечению доступа к электроэнергии с учетом минимальных расстояний к региональным газопроводам.

Так же на размещение и количество газовых заправок на МТМ ЕК влияет категоричность автодороги, так в соответствии со СНиП РК 3.03-09-2006 на автодороге категории 1Б при интенсивности движения свыше 5000 авт./сутки размещение ПСИ принято двухстороннее.

При планировании производительности заводов по производству СПГ необходимо учитывать возможность и необходимость обеспечения природным газом населенные пункты, объекты малой энергетики, сельскохозяйственную технику и железнодорожные локомотивы как предусмотрено **Планом мероприятий по расширению использования природного газа в качестве моторного топлива на 2018-2022 годы.**

9. ФАКТОРЫ, ВЛИЯЮЩИЕ НА ПРОГНОЗ РАЗВИТИЯ ПСИ НА МТМ ЕК

В рамках раздела дана укрупненная аналитическая оценка факторов положительно или отрицательно влияющих на перспективы интенсивности движения автотранспорта на международном автотранспортном коридоре Западная Европа-Западный Китай

Факторы, влияющие на перспективы развития ПСИ на МТМ ЕК.

1. Развитие газовой отрасли Казахстана по расширению применения сжиженного и компримированного природного газа на транспорте имеет тесную и гармоничную взаимосвязь с Транспортной транзитной стратегией страны, содействует обеспечению и интеграции транспортной инфраструктуры в международную транспортную систему, которая направлена на возрождение Великого Шелкового пути.
2. Техника выдержала испытание, автобус «Ankai» прошел весь маршрут автопробега, продемонстрировав отличное качество и надежность, показал исключительные результаты по потребительским свойствам, подтвердив преимущества газомоторных транспортных средств перед традиционными.
3. В КНР и РФ существуют и реализуются государственные и региональные программы по развитию ПСИ использования природного газа в качестве моторного топлива на МТМ ЕК. Казахстан значительно отстаёт по применению СПГ и КПГ от соседей, но перспективы развития международного трафика грузового транспорта на СПГ по МТМ ЕК на всем его протяжении в целом зависят от развития рынка СПГ в Республике Казахстан.
4. Национальные ассоциации международных перевозчиков Казахстана высказывают обоснованные опасения в отношении конкурентоспособности своих членов по сравнению к перевозчикам КНР. Перевозчики данной страны способны предложить более низкие ставки, а их количество (более 4 млн.) намного превышает численность транспортных компаний стран ЦАР и РФ. Можно предположить, что стремление нашего государства защитить свои

национальные рынки транспортных услуг найдет выражение в дальнейшем лимитировании количества разрешений на проезд, выдаваемых в рамках двусторонних соглашений, а также соглашения ШОС.

5. Для Казахстана серьезным вызовом является тот факт, что соседние страны в регионе активно ищут альтернативные маршруты транспортировки своих грузов на внешние рынки, которые идут в основном в обход Казахстана. К тому же, Россия, Узбекистан, Иран уже предпринимают активные попытки по привлечению основных транзитных грузопотоков. В свете этого тезис о без-альтернативности транзитного положения Казахстана подпадает под сомнение, единственным выходом разрешения из которого может стать только принятие на всех уровнях самых срочных мер по реализации транзитного потенциала страны.

6. Как ожидается, способствовать росту объемов международных автоперевозок по МТМ ЕК будет запуск в КНР системы МДП. Решением Президентского исполнительного комитета Международного союза автомобильного транспорта (IRU) от 29 мая Китайская автотранспортная ассоциация (CARTA) стала ассоциированным членом IRU. В CARTA входит 1000 крупнейших автотранспортных предприятий Китая, имеющих в общей сложности миллион автомобилей, и 31 провинциальная ассоциация, объединяющая 4,2 тысяч транспортных компаний. В автотранспортной индустрии Китая заняты почти 14 миллионов человек, ее автомобильный парк, по имеющимся данным, насчитывает 4,4 миллиона грузовых автомобилей и 1,3 миллиона пассажирских, в том числе порядка 330 тыс. ед. использующих в качестве моторного топлива сжиженный природный газ.

МДП, международный стандарт таможенного транзита, объединяет 73 государства и способен предложить Китаю сокращение временных затрат до 80%. В ноябре 2018 г. при поддержке Международного союза автомобильного транспорта (IRU) состоялась первая тестовая перевозка из Китая в Европу по системе МДП. Ее совершила CEVA Logistics, Shanghai Jet-rail International Transportation, перевозчик Alblas International Logistics. Грузовой автомобиль отправился в Польшу через Казахстан, Россию и Беларусь из китайского пункта пропуска Хоргос 13 ноября. **За 13 дней большегрузный автомобиль преодолел расстояние в 7000 км. и прибыл в пункт назначения 26 ноября.**

7. В настоящее время существует неопределённости по согласованности и приоритетности международных программ между системой МДП и Соглашением ШОС.

8. Министерство индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан, рассмотрев обращение касательно открытия в 2020 году транзитных маршрутов на МТМ ЕК по направлению Хоргос-Жайсан, сообщило следующее:

13-14 декабря 2018 года в г. Сямэнь (провинция Фуцзянь, КНР) состоялось первое заседание Совместной комиссии по созданию благоприятных условий для международных автомобильных перевозок (далее – Совместная комиссия), учрежденной в соответствии со статьей 17 Соглашения между правительствами государств-членов Шанхайской организации сотрудничества о создании благоприятных условий для международных автомобильных перевозок (г. Душанбе, 12 сентября 2014 года) (далее – Соглашение).

В ходе заседания стороны были обсуждены следующие вопросы:

- о состоянии и готовности к эксплуатации автомобильных маршрутов и пунктов пропуска через государственные границы;
- о необходимости внесения изменений в части дополнения новыми маршрутами, в том числе с учетом присоединения к Соглашению Индии, Пакистана и Беларуси;
- о согласии китайской, таджикской и узбекской сторон провести в 2019 году тест-проезды по маршруту Узбекистан-Таджикистан-Китай;
- об изготовлении бланков разрешений председательствующей стороны в Совместной комиссии, с последующим их предоставлением сторонам в соответствии с согласованными квотами - по 200 экземпляров на первоначальном этапе.

Вместе с тем, открытие маршрутов будет обсуждаться дополнительно на втором заседании Совместной комиссии в 2019 году в связи с разными требованиями допустимых весогабаритных параметров грузовых автотранспортных средств, осуществляющих международные автомобильные перевозки. Так Стороны

договорились представить до 1 марта 2019 года в Секретариат ШОС предложения по унификации допустимых весогабаритных параметров грузовых автотранспортных средств, синхронизации работы пунктов пропуска на государственных границах, вопросам получения виз для водителей международных автоперевозчиков, взаимному признанию водительских удостоверений. (Стороны обеспечат беспрепятственный проезд автотранспортных средств сторон по своей территории в соответствии с Таможенной Конвенцией о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (TIR Convention, 1975 г., г. Женева).

Кроме того, 2 сентября 2016 года в г. Ханчжоу между Правительством Республики Казахстан и Правительством Китайской Народной Республики подписан План сотрудничества по сопряжению Новой экономической политики «Нұрлы Жол» и строительства «Экономического пояса Шелкового пути».

Основная цель инициативы направлена на укрепление взаимосвязи инфраструктуры Китая со странами вдоль маршрута инициативы «Один пояс, один путь» в области транспорта, развития транзитного потенциала, энергетики, телекоммуникаций, совместное продвижение международных магистральных коридоров, а также упрощение процедур торговли и инвестиций.

В настоящее время активно реализуется Государственная программа инфраструктурного развития «Нұрлы жол» на 2015-2019 годы, направленная на широкомасштабную модернизацию транспортной инфраструктуры для обеспечения потребности населения и становление Казахстана региональным транспортно-логистическим хабом. В соответствии с Госпрограммой «Нұрлы жол» завершен проект «Западная Европа – Западный Китай», который обеспечил сокращение времени доставки грузов в 2 раза. **Ожидается в 2020 довести объем транзитных грузов автомобильным транспортом до 1,7 млн. тонн.**

Кроме того, в целях реализации пункта 60. Общенационального плана мероприятий по реализации Послания Главы государства народу Казахстана от 5 октября 2018 года, утвержденного постановлением Правительства Республики Казахстан от 11 октября 2018 года № 633 «О мерах по реализации Послания Главы государства народу Казахстана от 5 октября 2018 года «Рост благосостояния казахстанцев: повышение доходов и качества жизни», проводится работа по разработке Государственной программы инфраструктурного развития «Нұрлы жол» на 2020-2025 годы, где будут рассмотрены задачи и меры по развитию транзита.

Также на сегодняшний день совместно с Организацией экономического сотрудничества и развития и Международным транспортным форумом реализуется проект «Оптимизация локальных цепей добавочной стоимости», направленный на расширение транспортной связанности и региональной интеграции Казахстана со странами Центральной Азии.

Уникальность данного проекта в отличии от других проектов РК с ОЭСР заключается в том, что он охватывает помимо Казахстана такие страны, как Узбекистан, Кыргызстан, Таджикистан, а также Монголия.

9. Необходимо отметить отсутствие государственной программы по развитию отечественного магистрального большегрузного транспорта, использующего в качестве моторного топлива СПГ/КПГ на международных маршрутах, связанные с необходимостью высоких инвестиций в дорожные СПГ технологии.

10. Автодороги МТМ ЕК с целью снижения нагрузки на бюджет Казахстана (расходы на содержание и ремонт) станут платными, и есть заинтересованность уполномоченных органов в открытии транзитных грузопотоков иностранными автоперевозчиками для увеличения объемов поступления денежных средств. По прогнозам АО НК «Казавтожол» интенсивность движения автотранспорта потребляющих в качестве моторного топлива природный газ к 2030 году на отдельных участках МТМ ЕК может возрасти до 1000 ед./сут.

11. Для снабжения природным газом международный и междугородний автотранспорт по всей трассе МТМ ЕК имеется возможность отбора газа на ближайших АГРС магистральных газопроводов, при этом размещения дополнительных установок производства СПГ на АГНКС обеспечит самую низкую себестоимость, которая будет отвечать требованиям на моторное топливо (по ГОСТ 56021-2014).

12. Нормативно-правовые положения также сдерживают расширение практики использования СПГ/КПГ в Казахстане. Отсутствуют национальные стандарты и правила по строительству, эксплуатации и техническому обслуживанию многотопливных заправочных станций с модулями реализации газомоторного топлива (ГМТ). Принятие таких НТД способствовало бы увеличению точек реализации ГМТ за счет интеграции участков ГМТ в действующие или строящиеся АЗС при минимизации затрат на отвод земельных участков.

13. Кроме того, действующие СНиПы содержат существенные ограничительные требования по противопожарным расстояниям от технологических объектов АГНКС до посторонних непромышленных объектов, хотя к настоящему времени приняты модифицированные национальные стандарты по эксплуатации заправочных станций СПГ/КПГ на основе соответствующих международных ISO-стандартов.

Необходимо пересмотреть эти положения, поскольку они основаны на оценке устаревших технологий и не отражают технические достижения в области промышленной безопасности и экологического воздействия при использовании современного оборудования по производству ГМТ

Прогнозные оценки международных перевозок на участке МТМ ЕК на территории РК и автомагистрали Ташкент-Хоргос

В связи с вышеизложенными факторами и неопределённостями, влияющими на принятие решения уполномоченными органами, даны достаточно осторожные прогнозы в таблице 9.1 касательно потенциального количества грузовых транспортных средств на участках МТМ ЕК на территории РК и автомагистрали Ташкент-Хоргос, задействованных в международных перевозках.

Таблица 9.1 – Оценка текущего и потенциального количества грузовых транспортных средств на участке МТМ ЕК на территории РК и автомагистрали Ташкент-Хоргос

Направления	Количество машин, оценка 2017 год			Количество машин, оценка 2030 год		
	импорт	экспорт	транзит	импорт	экспорт	транзит
МТМ ЕК (гр. Узбекистана (Ташкент) - гр. России)	161 729	39 039	13 333	242 594	58 559	20 000
МТМ ЕК (гр. Узбекистана (Ташкент)- гр. КНР (Хоргос))	109 328	99 192	111 665	163 992	148 788	167 498

В таблице 9.2 приведен анализ международных перевозок на транспортном коридоре по составу перевозчиков на базе 2017 года. Согласно таблице 4.1 усредненная доля казахстанских перевозчиков участвовавших в период с 2010 по 2017 годы в импорте составляет 83,2%, в экспорте соответственно-16,8%, иностранные перевозчики импорт – 58,4, экспорт -41,6%.

Таблица 9.2 Прогноз количества казахстанского и иностранного автотранспорта участвующего в импорте/экспорте по территории РК

Направление	Количество машин, оценка 2017 год		Количество машин, оценка 2030 год	
	импорт	экспорт	импорт	экспорт
МТМ ЕК (гр. Узбекистана (Ташкент) - гр. России), в том числе:	161 729	39 039	242 594	58 559
Казахстанские перевозчики	93 641	14 327	113 777	10 716
Иностранные перевозчики	68 088	24 712	128 817	47 843
МТМ ЕК (гр. Узбекистана (Ташкент) - гр. КНР (Хоргос)), в том числе:	109 328	99 192	163 992	148 788
Казахстанские перевозчики	63 282	36 449	76 885	27 180
Иностранные перевозчики	46 046	62 743	87 107	121 608

При расширенном анализе, базирующемся на данных таблицы 9.1 можно сделать прогноз ежегодной и ежесуточной интенсивности в период с 2017 по 2030 годы (таблица 9.3):

- среднесуточная интенсивность транзитного транспорта по **МТМ ЕК (гр. Узбекистана (Ташкент) - гр. России)** с 2017 года по 2030 год возрастет с **37** ед./сут. до **55** ед./сут. Среднегодовое увеличение транзитного транспорта составит **513** ед/год.

- среднесуточная интенсивность транзитного транспорта по **МТМ ЕК (гр. Узбекистана (Ташкент) - гр. КНР (Хоргос))** с 2017 года по 2030 год возрастет с **306** ед./сут. до **459** ед./сут. Среднегодовое увеличение транзитного транспорта составит **4236** ед/год.

Так, как автодорожный коридор Западная Европа-Западный Китай планируется к переводу на платную основу, состав транспорта и показатели интенсивности в потоке изменятся в основном за счет снижения доли легкового и местного грузового транспорта. В тоже время планируется рост грузового транспорта участвующего в международных перевозках за счет улучшения качества дорожного покрытия и сервисного обслуживания.

В таблице 9.3 для укрупненного прогноза интенсивности транспортного потока на коридоре в период 2022, 2030 годы принят среднегодовой прирост интенсивности 7%.

Таблица 9.3. Прогноз интенсивности транзитных потоков по маршруту МТМ ЕК и Ташкент Хоргос на период 2017-2030 годы

Интенсивность/годы	ед. из	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
гр. Узбекистана (Ташкент) - гр. России															
Интенсивность в год	авт/год	13 333	13 757	14 194	14 646	15 112	15 592	16 088	16 600	17 127	17 672	18 234	18 814	19 412	20 000
Средний прирост в год	%	3,18%													
Прирост в год	авт/год		424	437	451	466	481	496	512	528	545	562	580	598	588
Интенсивность в сутки	авт/сут	37	38	39	40	41	43	44	45	47	48	50	52	53	55
Прирост в среднесуточный	авт/сут		1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	2	2
Хоргос-гр. Узбекистана (Ташкент)															
Интенсивность в год	авт/год	111665	115182	118811	122553	126414	130396	134503	138740	143110	147618	152268	157065	162012	166 734
Средний прирост в год	%	3,15%													
Прирост в год	авт/год		3 517	3 628	3 743	3 860	3 982	4 107	4 237	4 370	4 508	4 650	4 796	4 948	4 721
Интенсивность в сутки	авт/сут	306	316	326	336	346	357	369	380	392	404	417	430	444	457
Прирост в сутки	авт/сут		10	10	10	11	11	11	12	12	12	13	13	14	13

Таблица 9.4 Оценка перспективной интенсивности АТС на коридоре ЗЕ-ЗК

Участок	Кат. дороги	Протяжённость, км	Кол-во полос	Нормативная интенсивность*	Интенсивность 2017г**	Интенсивность на 2022/2030гг.	Примечание
Алматинская область							
A2Хоргос – Алматы	ІБ	350	4	7000-9000 авт/сут	свыше 7000 авт/сут	9818/16869	26 января 2019 года переведена на платное обслуживание
БАКАД	ІА	60	6	свыше 9000	0	На 2033г от12 до 60 тыс. авт/сут по участкам	Начато строительство, ввод в 2021г.
A2Алматы – Узынагаш	ІБ	35,7	4	7000-9000 авт/сут	свыше 7000 авт/сут	9818/16869	Введена в эксплуатацию
A2Узынагаш – Отар	ІІ	110	2	от 3000 до 7000 авт/сут	от 5000 до 7000 авт/сут	7013/12049	Начало реконструкции под категорию 1-Б в 2018 году, окончание строительства 2020г.
A2Отар – Тараз	ІБ	317	4	7000 -9000 авт/сут	от 5000 до 7000 авт/сут	7013/12049	Ввод в эксплуатацию
Жамбылская обл							
A2Тараз – Шымкент	ІБ	161	4	7000-9000 авт/сут	от 5000 до 7000 авт/сут	7013/12049	Введена в эксплуатацию
ЮКО							
M32 Шымкент – Кызылорда	ІБ	435	4	7000-9000 авт/сут	свыше 7000 авт/сут	9818/16869	Введены в эксплуатацию. От Аральск до гр. РК требуется капитальный ремонт.
Кызылординская обл.							
M32 Кызылорда - Аральск	ІІ	440	2	от 3000 до 7000 авт/сут	от 3000 до 5000 авт/сут	4208/7230	
Актюбинская обл.							
M32 Аральск - Карабутақ	ІІ	390	2	от 3000 до 7000 авт/сут	от 1000 до 3000 авт/сут	1403/2410	
M32 Карабутақ - Ақтобе	ІІ	228,3	2	от 3000 до 7000 авт/сут	от 3000 до 5000 авт/сут	4208/7230	
M32 Ақтобе - граница РФ	ІІ	110	2	от 3000 до 7000 авт/сут	от 3000 до 5000 авт/сут	5360	

- СТ РК 2025-2010 Дороги автомобильные. Техническая классификация;
- данные Министерства индустрии и инфраструктурного развития РК

10. ВЫВОДЫ И РЕКОМЕНДАЦИИ

Согласно всего вышеизложенного, институт поддерживает инициативу АО «КазТрансГаз» по внедрению СПГ и КПП в качестве газомоторного топлива, в том числе для большегрузных транспортных средств выполняющих международные перевозки.

Первоочередное строительство специальных инфраструктурных объектов через расчетные расстояния обоснованные в настоящем отчете рекомендуется выполнить на автодорожном коридоре Западная Европа-Западный Китай, который сможет обеспечить наибольшее число потребителей за счет максимальной интенсивности движения АТС и максимальных транзитных потоков. Кроме того, объекты газомоторного топлива будут привязаны к населенным пунктам, в которых следует развивать автобусные перевозки на газовом топливе. Автобусы планируются, как первоначальный якорный потребитель, обеспечивающий начальную загрузку объектов инфраструктуры газомоторного топлива.

Обоснованность проекта также в наличие собственных запасов газа в Казахстане, которые оценивались в 4 трлн. м³ на 01.01.016 года.

Рекомендуется более развернутое и привязанное к местности технико-экономическое обоснование на базе предварительно согласованных мест строительства объектов газомоторного топлива с определением существующей и прогнозной интенсивности для конкретного участка, с разработкой мероприятий по государственной поддержке газомоторного топлива.

Кроме того, в последующем технико-экономическом исследовании должны быть проработаны и отражены следующие вопросы:

- определить потребность в объектах СПГ и КПП с разбивкой по очередности строительства на дальнюю перспективу на автотранспортном коридоре Западная Европа – Западный Китай, с учетом всех групп пользователей дорог;
- в ТЭО дать предварительное размещение объектов СПГ и КПП на других международных автотранспортных коридорах;
- определить оптимальные места размещения КДС и площадь требуемых земельных участков;
- разработать типовые проекты СПГ и КПП с учетом потребностей международных перевозчиков, с возможной привязкой к существующим объектам придорожного сервиса;
- определить интенсивность по участкам дорог с распределением по типам транспортных средств, на основании чего можно определить загрузку дорог;
- рассмотреть возможность строительства газозаправочных комплексов взамен закрытых АЗС и АЗС не соответствующих требованиям и нормам для экономии земель;
- уточнить потребность заводов СПГ и КПП с предварительным определением их мощности, количества и размещения.
- уточнить объем необходимых инвестиций в развитие объектов вспомогательной инфраструктуры;
- определить возможных поставщиков АТС работающих на газомоторном топливе, их ценовые и технические предложения;
- определить возможность размещения специализированных лицензионных цехов по переоборудованию топливной аппаратуры.
- с затратами и экономическим и экологическим эффектом от замены топливного оборудования на АТС ознакомить все заинтересованные правительственные, общественные и коммерческие организации.

Вывод. По прогнозам АО НК «Казавтожол» интенсивность движения автотранспорта потребляющих в качестве моторного топлива природный газ в общей интенсивности к 2030 году на отдельных участках МТМ ЕК может возрасти на 1000 ед./сут.

Рекомендации. Соответственно строительство ПСИ с высокой производительностью необходимо в первую очередь обеспечить на участке МТМ ЕК Хоргос-Алматы-Шымкент. Для более точного прогноза интенсивности магистрального транспорта на МТМ ЕК необходимо спрогнозировать потоки узбекского автотранспорта по маршруту Ташкент-Жайсан, необходимо взаимодействие с уполномоченными органами Республики Узбекистан, так же необходимо уточнить потоки по маршруту Хоргос-Бишкек.

Вывод. Плотность размещения газовых заправок на различных участках МТМ ЕК и их производительность будут зависеть от интенсивности грузопотоков транзитного китайского на начальном этапе и в перспективе от местного газового автотранспорта, но существует сложность прогноза интенсивности движения якорного потребителя - китайского грузового транспорта, использующего в качестве моторного топлива СПГ.

Рекомендации. Необходимо дождаться результатов исследования китайской стороны по доле магистрального газомоторного автотранспорта в период не ранее чем с 2021 года и далее, которое рекомендовано к проведению решением Протокола третьего совещания в г. Алматы китайской стороне

Вывод. Принимая во внимание, показатели интенсивности в таблице 9.3 суммарная интенсивность автотранспорта обеспечивающих перевозку транзитных и экспортно-импортных грузов после 2021 года в перспективе к 2030 году может превысить нормативные показатели проектной интенсивности/пропускной способности автодороги.

Рекомендации. Необходимо подтвердить техническую готовность и эксплуатационные возможности автодороги МТМ ЕК в части способности сохранять рабочие характеристики при увеличении нагрузки на дорожное полотно, связанное с ростом интенсивности движения транзитных магистральных транспортных средств.

Вывод. Для развития СПГ/КПГ как газомоторного топлива должно быть обеспечено достаточное количество общедоступных заправочных станций **сжиженного и компримированного природного газа** на казахстанском участке МТМ ЕК, отвечающих международным стандартам в соответствии с вышеуказанными в Разделе 7 критериями размещения ПСИ на МТМ ЕК, при этом сами заправочные станции не обязательно могут входить в состав комплексов придорожного сервиса, если на данных участках эти комплексы АО НК «КазАвтоЖол» не предусмотрены. На определения точек дислокации и количество ПСИ существенно влияет выбор технологии, согласованность и скоординированность внедрения технологии производства СПГ и технологии производства КПГ.

Рекомендации. Необходимо усилить работу по изучению и анализу перспективных технологий по производству, транспортировке и реализации сжиженного и компримированного природного газа и сформировать варианты Концепции развития ПСИ СПГ на МТМ ЕК скоординированную с проектом строительства 100 АГНКС в РК обладающие низкой себестоимостью производства и минимальными капитальными вложениями.

На рисунке 10.1 дано предлагаемое размещение объектов ПСИ на казахстанском участке международного автотранспортного коридора Западная Европа - Западный Китай. Определение числа объектов ПСИ по видам топлива (компримированный и сжиженный природный газ) или совмещения этих объектов, а также привязка к существующим и планируемым объектам сервиса требует исследований и более детального анализа, что предполагается на следующих этапах работ.

Необходимо совместно с национальным оператором в сфере эксплуатации автодорог АО НК КазАвтоЖол скоординировать дальнейшую работу по исследованию и прогнозу

интенсивности движения транзитных грузопотоков и размещению ПСИ на существующих и проектируемых объектах дорожного сервиса с учетом интенсивности движения грузового газового автотранспорта.

Рекомендуется провести расчет потребности в природном газе, необходимом для бесперебойного обеспечения транзитного и местного грузопотоков, с учетом уточненных объемов грузопотоков на различных участках МТМ ЕК по годам на перспективу, для обоснования выделения объемов природного газа в составе общереспубликанского баланса его производства, транспортировки и реализации.

Карта Республики Казахстан

На территории Республики Казахстан по МТМ ЕК, для первого этапа развития транспортного коридора необходимо строительство 16 станций газомоторного топлива и трех малотоннажных заводов в районе г.Актобе, г.Кызылорда и г.Алматы.

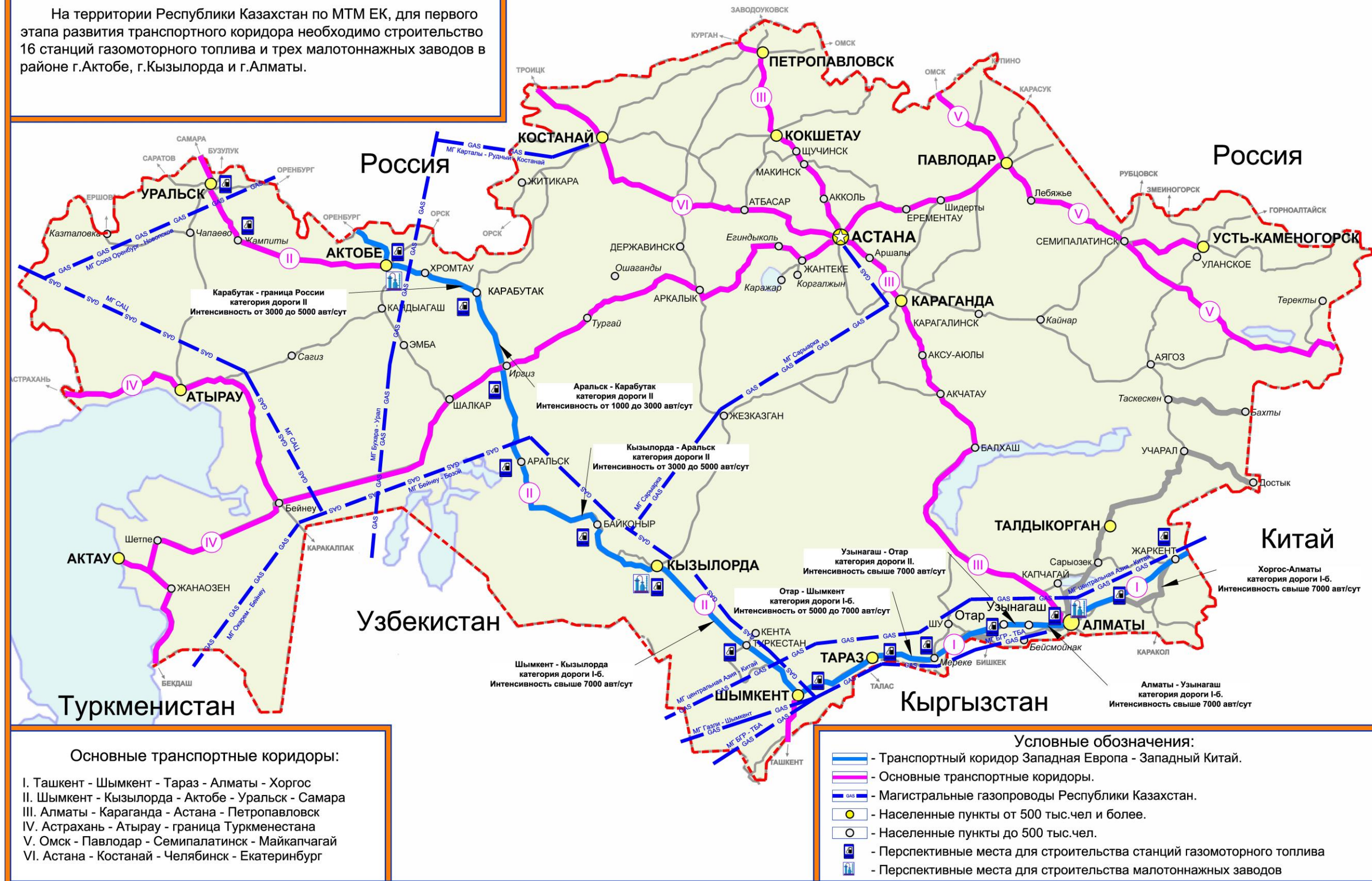


Рисунок 10.1 Предлагаемое размещение пунктов заправки газовым топливом в РК

ИСПОЛЬЗОВАННЫЕ ИСТОЧНИКИ

№ п/п	Наименование источника
1	«Концепция по развитию газового сектора РК до 2030 года»;
2	Указ Президента Республики Казахстан от 6 апреля 2007 года № 310 "О дальнейших мерах по реализации Стратегии развития Казахстана до 2030 года";
3	Послание Президента Республики Казахстан Н.А. Назарбаева народу Казахстана от 6 февраля 2008 года;
4	Государственная программа инфраструктурного развития «Нұрлы жол» на 2015-2019 годы;
5	Послание Главы государства народу Казахстана от 5 октября 2018 года, утвержденного постановлением Правительства Республики Казахстан от 11 октября 2018 года № 633 «О мерах по реализации Послания Главы государства народу Казахстана от 5 октября 2018 года «Рост благосостояния казахстанцев: повышение доходов и качества жизни»;
6	Данные Комитета по статистике РК;
7	Данные Комитета административной полиции МВД РК;
8	Государственная программа развития и интеграции инфраструктуры транспортной системы Республики Казахстан до 2020 года. Утверждена Указом Президента Республики Казахстан от 13 января 2014 года №725;
9	Презентация «О ходе реализации государственной программы инфраструктурного развития «Нұрлы жол» на 2015–2019 гг.»;
10	Европейское соглашение 1975г. О международных автомагистралях;
11	Европейское Соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки, (ЕСТР) от 1 июля 1970 года;
12	Указ Президента Республики Казахстан от 12 мая 1995 г. № 2272 «О присоединении Республики Казахстан к Европейскому Соглашению, касающемуся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки, (ЕСТР) 1970 года»);
13	Постановление Правительства Республики Казахстан от 26 декабря 2003 года № 1326 «О назначении компетентного органа Республики Казахстан по применению Европейского соглашения, касающегося работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки»;
14	Постановление Правительства Республики Казахстан от 11 мая 2011 года № 493 «Об утверждении Правил организации труда и отдыха водителей, а также применения тахографов», которое определяет порядок организации труда и отдыха водителей, осуществляющих автомобильные перевозки пассажиров и грузов, и применения тахографов на автотранспортных средствах, подлежащих оборудованию данными устройствами;
15	Приказ и.о. Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 13 августа 2010 года № 362 "Об утверждении Правил организации работы постов транспортного контроля на территории Республики Казахстан";
16	Закон Республики Казахстан «О транспорте» от 21 сентября 1994 года N 156 (с изменениями и дополнениями по состоянию на 24.05.2018 г.);
17	Закон Республики Казахстан «О государственном имуществе»;
18	Технический регламент Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог» (ТР ТС 014/2011) (Решение Комиссии Таможенного союза от 18 октября 2011 года №827);
19	Закон Республики Казахстан «О транспорте» от 21 сентября 1994 года N 156 (с изменениями и дополнениями по состоянию на 24.05.2018 г.);

20	Закон Республики Казахстан от 4 июля 2003 года №476-ІІ «Об автомобильном транспорте» (с изменениями и дополнениями по состоянию на 28.12.2018 г.);
21	Закон РК «Об автомобильных дорогах»;
22	Гражданский кодекс РК;
23	Закон об архитектурной, градостроительной и строительной деятельности;
24	Закон о безопасности дорожного движения;
25	Технические нормативные акты.
26	Экономические и социальные эффекты от реализации проекта. Значение проекта «Западная Европа-Западный Китай» в развитии регионов Казахстана. Источник официальный сайт проекта: http://www.europe-china.kz/info/86
27	Комитет по статистике МНЭ РК «Основные показатели работы транспорта в Республике Казахстан», январь-декабрь 2017 года
28	Протокол третьего совещания совместной рабочей группы в г. Алматы от 10-12 июля 2018г. между ПАО «Газпром», Китайской Национальной Нефтегазовой Корпорацией и АО НК «КазМунайГаз»
29	Т.С.Арыстанбаев, А.С.Аширов, П.В.Климов. «Шелковый путь – экологичный транспорт». Источник журнал «Нефть и газ» №6 (108). Астана, 2018г.

ПРИЛОЖЕНИЕ 1. Автотранспорт мотопробега



Фото 1



Фото 2



Фото 3



Фото 4



Фото 5



Фото 6



Фото 7



Фото 8

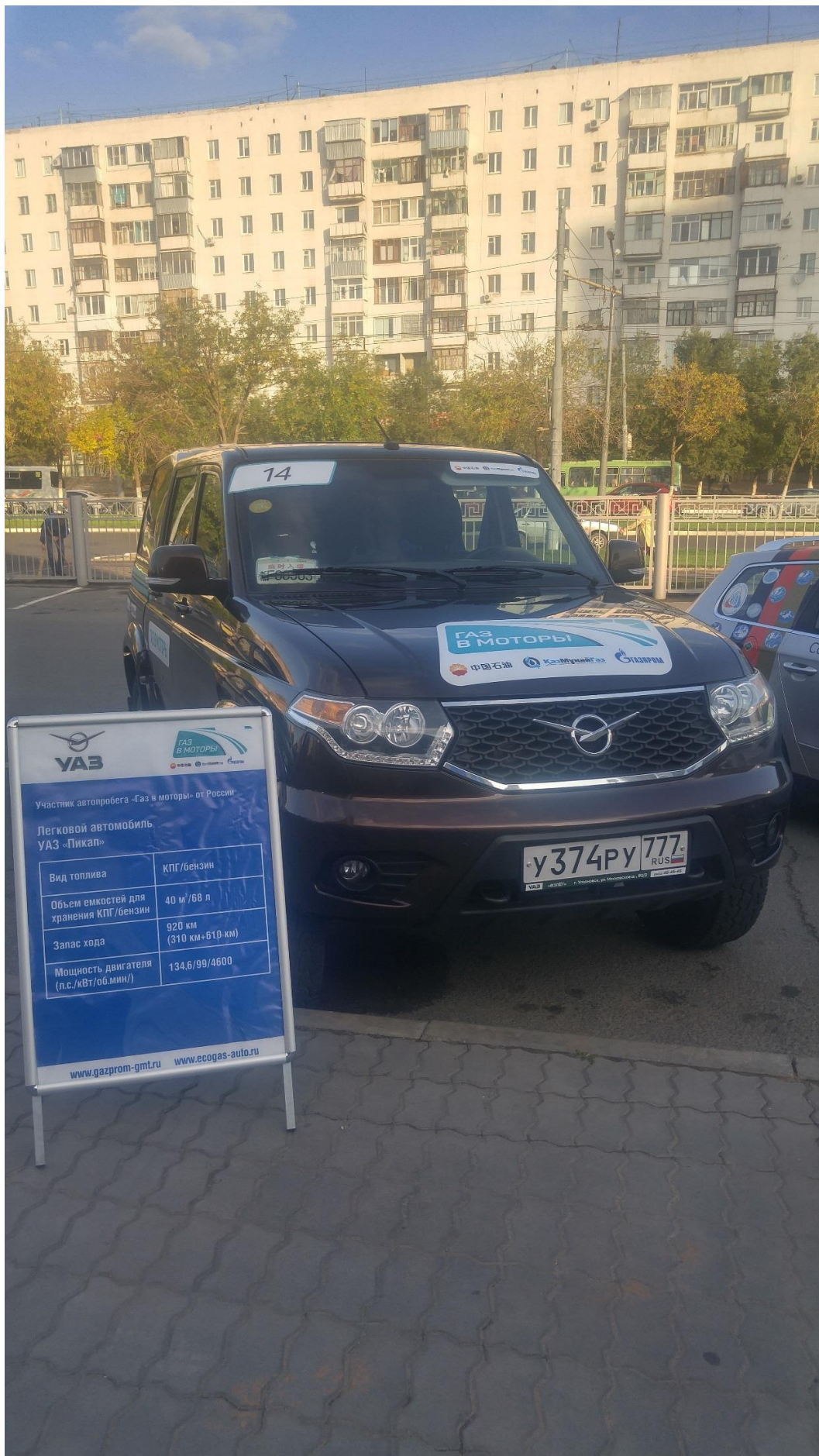


Фото 9



Фото 10



Фото 11