

АВТОРЕФЕРАТ **исследовательской работы**

на тему:

«АНАЛИЗ СТАТИСТИЧЕСКИХ ДАННЫХ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ В РАЗРЕЗЕ ВИДОВ ТРАНСПОРТА ЗА ПЕРИОД С 2012 ПО 2016 годы»

Проект выполнен за счет целевого финансирования
Корпоративного Фонда «KAZLOGISTICS»

Организация: Казахстанская ассоциация перевозчиков и
операторов вагонов (контейнеров)

Разработчики:

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

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

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

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

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

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

Содержание

1. Цель и задачи исследования.....	3
2. Анализ текущей ситуации в сфере транспорта.....	3
3. Автомобильный транспорт	7
3.1 Анализ сильных и слабых сторон отрасли	11
4. Железнодорожный транспорт	12
4.1 Анализ сильных и слабых сторон отрасли	18
5. Воздушный транспорт	19
5.1 Анализ сильных и слабых сторон отрасли	23
6. Морской транспорт.....	24
6.1 Анализ сильных и слабых сторон отрасли	28
7. Характеристика барьеров развития отраслей.....	30
8. Рекомендации по преодолению сдерживающих факторов развития предпринимательства по отраслям	34
Список использованных источников.....	37

1. Цель и задачи исследования

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

Исходя из целей исследования, были поставлены следующие задачи:

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

Объектом исследования в данной работе является транспортная отрасль Республики Казахстан.

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

2. Анализ текущей ситуации в сфере транспорта

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

За 2016 год транспортом республики перевезено 3 722,6 млн. тонн грузов, что на 0,2 % ниже уровня 2015 года, грузооборот за этот период составил 514,7 млрд. т·км (увеличился в сравнении с январем – декабрем 2015 года на 0,5 %).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Сравнительный анализ перевозок грузов демонстрирует снижение объемов перевезенных грузов в течение 2015-2016 гг. При этом на фоне снижения общего объема перевозок в целом по транспорту, в автомобильном транспорте наблюдается незначительный рост на 0,2 %. Грузооборот аналогично перевозкам имеет тенденцию к снижению на 5,1 % по всем видам транспорта. При этом пик роста объемов перевозок за рассматриваемый период

приходится на 2014 год, когда грузооборот вырос на 12 % от уровня 2013 года, а перевозки грузов на 6,9 % или на 241,8 млн. тонн.

Доходы транспортной отрасли за период с 2012 по 2016 годы, млн. тенге

Наименование	2012	2013	2014	2015	2016
Пассажирский железнодорожный транспорт, междугородний	73 110,8	100 771,2	91 132,0	82 848,0	89 193,1
Грузовой железнодорожный транспорт	679 886,2	687 154,9	683 786,7	589 437,8	642 795,8
Перевозки автобусами	51 642,0	61 102,7	76 006,6	83 836,1	86 322,0
Грузовые перевозки автомобильным транспортом	56 151,1	72 971,8	83 965,8	109 956,6	101 290,7
Морской и прибрежный грузовой транспорт	7 702,7	7 504,7	7 743,1	6 857,8	8 304,4
Речной пассажирский транспорт	27,3	29,9	27,6	19,2	58,3
Речной грузовой транспорт	291,9	214,3	369,5	328,2	381,7
Деятельность воздушного пассажирского транспорта, подчиняющегося расписанию и не подчиняющегося расписанию	135 342,7	148 658,9	175 270,6	177 537,9	227 289,4
Деятельность воздушного грузового транспорта, подчиняющегося расписанию и не подчиняющегося расписанию	4 464,7	5 285,7	4 899,8	4 703,9	5 148,3

Источник: Комитет статистики МНЭ РК

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

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

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

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

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

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

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

Перевозки грузов всеми видами транспорта в ЕАЭС (млн. тонн)

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

Источник: Евразийская экономическая комиссия. Краткий статистический сборник ЕАЭС

Динамика объема перевозок грузов в ЕАЭС (проценты к предыд. году)

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

Источник: Евразийская экономическая комиссия. Краткий статистический сборник ЕАЭС

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

3. Автомобильный транспорт

Общая протяженность автомобильных дорог в Республике Казахстан составляет 128,3 тыс. км, в том числе общего пользования 97,4 тыс. км. Дороги республиканского значения составляют 23 909 км или только 24,5 % от протяженности дорог общего пользования.

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

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

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

По данным 2016 года республике насчитывается 439 167 ед. грузовых автомобилей, из которых 275 722 или более 50 % принадлежат индивидуальным предпринимателям. Аналогичная ситуация наблюдается и с автобусным парком, который в 2016 году насчитывал 98 652 ед. автобусов, в том числе 57 325 ед. или 58,1 % в собственности ИП.

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

- 31,43 км на 1000 км² территории;
- 5,78 км на 1000 жителей;

плотность автомобильных дорог республиканского значения составляет:

- 8,44 км на 1000 км² территории;
- 1,55 км на 1000 жителей.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

По информации Комитета транспорта МИР РК в 2017 году в республике действует 7 коммунальных автобусных парков с общим парком АТС – 623 ед.

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

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

В Казахстане из 16 регионов перевозки частично субсидируются лишь в 7 (Алматы, Алматинская, Акмолинская, ВКО, Павлодарская, СКО, Кызылординская области).

В Казахстане, из более 17 тысяч автобусов, физический износ составляет более 60%. При этом ежегодное обновление автопарка составляет лишь от 3 до 5% ежегодно, при необходимых 20 %.

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

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

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

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

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

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

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

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

От отечественных перевозчиков поступили заявки на 607 480 иностранных бланков разрешений, в том числе на универсальные – 377 236, и на перевозки в/из 3 страны – 230 244. На 2016 года было заявлено – 731 367.

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

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

Пассажирооборот в РК увеличился на 2,3 %, до 113,7 млрд пкм, из которых 92,8 млрд. п-км приходится на перевозки автобусами +2,3 % за год.

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

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

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

Общая протяженность автомобильных дорог Республики Казахстан составляет 128,3 тыс. км, из которых более 97,4 тыс. км автодороги общего пользования.

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

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

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

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

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

3.1 Анализ сильных и слабых сторон отрасли

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

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

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

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

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

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

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

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

4. Железнодорожный транспорт

По эксплуатационной длине железных дорог республика занимает 3-е место в СНГ, уступая России и Украине. В железнодорожной системе Казахстана функционирует 3000 локомотивов, более ста тридцати тысяч товарных и 2300 пассажирских вагонов, 42 локомотивных депо, а также 2 завода по ремонту вагонов. Акционерная железнодорожная компания «Қазақстан темір жолы» является основным национальным оператором.

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

В структуре перевозок железнодорожного транспорта преобладают перевозки во внутреннем сообщении, на долю которых приходится 59 % суммарного объема перевозок. Около 30 % перевозок составляют экспортные отправки. Импортные и транзитные перевозки совокупно занимают не более 10 % от суммарного объема перевозок грузов. При этом транзитные перевозки имеют устойчивую долю, не превышающую 5,5 % от суммарного показателя. Это может служить явным индикатором крайне низкой реализации транзитного потенциала казахстанской сети магистрального железнодорожного транспорта.

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

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

Железнодорожная сеть Казахстана имеет общую протяженность в 16 104 км, в том числе 4787 км (33,7 %) приходится на двухколейные пути и 4,136.6 км (29 %) – на электрифицированные пути. Динамика изменения длины железнодорожных путей за последние 5 лет демонстрирует рост на 5 % или на 763 км.

За период с 1998 по 2016 гг. построено порядка 2 500 км новых железнодорожных линий и сформирована оптимальная конфигурация железнодорожной сети.

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

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

наглядно увидеть какие вагоны преобладают в частном парке, и какие в национальном.

Подвижной состав железнодорожного транспорта (единиц)

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

Источник: Комитет статистики МНЭ РК

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

В ходе проведения реформ были:

- 1) выделены непрофильные виды хозяйственной деятельности и социально-бытовые активы, такие как школы и больницы, и переданы местным органам власти;
- 2) выделены в конкурентный сектор ремонтные предприятия;
- 3) осуществлено организационное и финансовое разделение пассажирских и грузовых перевозок;
- 4) начато государственное субсидирование пассажирских перевозок;
- 5) созданы условия для развития рынка операторов вагонов.

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

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

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

Примером развития конкуренции на рынке железнодорожных перевозок Казахстана является деятельность российской компании - ОАО «Первая грузовая компания». В 2007 году была создано ОАО «Первая грузовая компания» - ПГК, которой из инвентарного парка ОАО РЖД было выделено более 200 тыс. грузовых вагонов. Сегодня ПГК принадлежит 17 % всего вагонного парка России. В настоящее время ПГК активно развивает свою деятельность на территории Казахстана – в 2015 году был открыт филиал ПГК в Астане.

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

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

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

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

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

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

Правила взаимного пользования вагонами в международном сообщении (ППВ);

Правила о расчётах к Соглашениям МПС и МГС.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Крупные экспедиторы в общем объеме погрузки за 2016 г.

Плательщик	Объем, тыс. тн	Доля
ТРАНСКОМ ТОО	45 014	21,1%
КМ Tranco ТОО	11 395	5,3%
ИСТКОМТРАНС ТОО	10 622	5,0%
Қазтеміртранс АО	9 968	4,7%
БОГАТЫРЬ ТРАНС ТОО	9 778	4,6%
Астык Транс АО	4 651	2,2%
Премиум Ойл Транс ТОО	4 319	2,0%
Kaz-Z Rail Logistics ТОО	3 578	1,7%
ASTANA KAZ LOGISTICS ТОО	3 564	1,7%
Т-Сервис Логистикс	3 501	1,6%
KTZ Express АО	2 878	1,4%
ТрансЛайнГрупп ТОО	2 669	1,3%
Топливо-транспортная компания ТОО	2 472	1,2%
INDUSTRIAL FORWARDING ТОО	2 337	1,1%
ЛогоТрансЭнерго ООО	2 228	1,0%
SAT Logistics ТОО	1817	0,9%
АЛМАТЫ ТК ТОО	1 631	0,8%
КазМунайГаз Онимдери ТОО	1 524	0,7%
Экибастуз Транс Уголь ТОО	1 508	0,7%
КАЗТРАНССЕРВИС АО	1 265	0,6%
ТЕМИР ТУЛПАР ТОО	1 228	0,6%
Central Asia Cement АО	1 167	0,5%
ОРТАЛЫК-ТРАНС ТОО	1 094	0,5%
Жамбылская цементная производственная компания ТОО	1 006	0,5%

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

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

Название экспедитора	Объем, тыс. тн	Доля
АО «KTZEXRESS»	1857	14,2%
ТОО Диполь транс	556	4,3%
ТОО «ProLogisticKazakhstan»	514	3,9%
ТОО «WondernetExpress»	422	3,2%
ТОО «ТРАНСКОМ»	407	3,1%
АО «Кедентранссервис»	399	3,1%
АО «Объединенная транспортно-логистическая компания»	383	2,9%
ТОО «Express Oriental»	366	2,8%
ТОО «МЭК TGL»	321	2,5%
ТОО «ТОРГОВЫЙ ДОМ ММК-КАЗАХСТАН»	307	2,3%
ТОО «Транском»	293	2,2%
ТОО «Ойл Транс KZ»	292	2,2%
ТОО «ALPA Centurms SIA»	282	2,2%

ТОО Спектр ББ	232	1,8%
ТОО «Трейд 4»	210	1,6%
ТОО «Казинтерфрахт-Актобе»	197	1,5%
ТОО «КРОМА-ТРАНС»	179	1,4%
ТОО «System.Ltd»	173	1,3%
ТОО «Искомтранссервис-ИТС Лтд»	165	1,3%
АО «Казтемиртранс»	153	1,2%

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

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

4.1 Анализ сильных и слабых сторон отрасли

Сильные стороны	Слабые стороны
Существующий рынок международного транзита грузов может обеспечить рентабельность железнодорожный перевозок Укрепляющиеся позиции на рынке перевозок грузов Безвредный для окружающей среды и более безопасный, чем другие виды транспорта	Большая часть инфраструктуры железных дорог находится в плохом состоянии Большая часть инфраструктуры железных дорог не позволяет достичь проектной скорости, даже для грузовых поездов Неудовлетворительное состояние подвижного состава
Возможности	Угрозы
Использование расположения страны для развития международных транзитных перевозок Применение новых технологий Развитие интермодальных коридоров для различных видов транспорта и цепей логистики Глобализация экономики и либерализация транспортного рынка	Задержка внедрения приоритетных проектов инфраструктуры (инфраструктура и подвижной состав) Задержка внедрения новых технологий и улучшения технического состояния инфраструктуры железных дорог.

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

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

Вместе с тем, хорошие предпосылки для устойчивого развития рынка железнодорожный перевозок создают крупные инфраструктурные проекты, реализующиеся сейчас в республике: строительство внутренней и внешней

терминальной сети, строительство новых железнодорожных линий, электрификация отдельных участков железнодорожных путей и другие.

5. Воздушный транспорт

В период с 2011 по 2015 гг. рост пассажирских перевозок воздушным транспортом составлял в среднем 7,6 % в год. По данным на 2016 г., грузооборот воздушного транспорта равен 42 903,5 тыс. т·км, и его доля в общем грузообороте составила менее 0,1 %. Несмотря на это, до 2014 года наблюдался незначительный рост грузооборота воздушного транспорта.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

На долю Трансазиатской сети маршрутов проходящей через Казахстан приходится примерно 30 – 40 % общего объема транзитного движения между Европой и Азией, что составляет в среднем 300 – 330 воздушных судов с сутки.

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

- Узбекские авиалинии, выполняющие до 200 полетов в неделю;
- Турецкие авиалинии, выполняющие более 130 полетов в неделю;
- Авиакомпания Аэрофлот, выполняющая до 130 полетов в неделю;
- Авиакомпания «Уральские авиалинии», выполняющие более 170 полетов в неделю;
- Авиакомпания «Cathay Pacific», выполняющая 100 полетов в неделю;
- «China Southern» до 100 полетов в неделю;
- Авиакомпания «Сибирь» до 100 полетов в неделю;
- «AirIndia», «KLM», «Lufthansa», «Thaiairways», «Pakistanairlines», «Britishairways», «Finair» выполняющие от 40 до 80 полетов в неделю и др.

Транзитные полеты по основным доходообразующим маршрутам в ВП РК.

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

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

Маршрут полета AZABI – TIROM – AZABI.

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

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

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

Также через воздушное пространство Республики Казахстан выполняются транзитные полеты с использованием кроссполярных маршрутов из США и Канады в Индию, Пакистан, Объединенные Арабские Эмираты, Сингапур.

Данные полеты выполняются на регулярной основе следующими авиакомпаниями:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Конкурентный сектор казахстанского авиатранспортного рынка, взятый в совокупности образующих его сегментов - авиакомпаний, аэропортов и операторов наземного обслуживания авиаперевозок, на современном этапе значительно отстает от общемировых отраслевых тенденций в части темпов развития существующих интеграционных процессов. В рамках приватизации дочерних предприятий фонда «Самрук-Казына» планируется реализация долей Air Astana и Qazaq Air. Размещение акций Air Astana запланировано на конец 2017 года или на первую половину 2018 года. Два действующих акционера авиакомпании Air Astana совокупно продадут 50 % акций – по 25 % каждый. После IPO у «Самрук-Казыны» и BAE Systems останется 26 % и 24 % соответственно.

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

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

5.1 Анализ сильных и слабых сторон отрасли

Сильные стороны	Слабые стороны
<p>Складывающаяся практика привлечения экспертного сообщества к разработке нормативных документов в сфере гражданской авиации</p> <p>Самостоятельное развитие авиапредприятий</p> <p>Поэтапный переход на функционирование гражданской авиации по международным стандартам</p> <p>Высокая скорость доставки пассажиров/грузов</p>	<p>Высокая стоимость авиатоплива</p> <p>Дорогостоящее обновление авиапарка;</p> <p>Низкая покупательная способность населения Казахстана;</p> <p>Недостаточная поддержка государством данной отрасли.</p> <p>Отсутствие прозрачного механизма распределения авиационного топлива</p>
Возможности	Угрозы
<p>Применение авиакомпаниями новых модернизированных самолетов, позволяющих сокращать расход авиатоплива</p> <p>Увеличение потребности в авиаперевозках</p> <p>Возможность закупа основных средств (самолетов) в лизинг</p> <p>Внедрение информационных технологий (электронный билет, интернет-продажи, веб-бронирование, самостоятельной регистрации на рейсы и др).</p> <p>Разработка системы оптимизации управления воздушным движением в аэропортах</p> <p>Стимулирование региональных перевозок</p>	<p>Слабая валюта и волатильность цен на сырьевые товары</p> <p>Рост цен на традиционных курортах</p> <p>Конкуренция со стороны иностранных авиаперевозчиков</p> <p>Сезонность спроса авиаперевозок</p> <p>Усиление конкуренции ввиду принятия новых международных актов относительно иностранных перевозчиков (единое воздушное пространство и т.д.)</p>

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

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

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

6. Морской транспорт

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

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

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

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

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

В целом в области водного транспорта наблюдаются недостаточная мощность портовой и сервисной инфраструктуры, дефицит квалифицированных отечественных специалистов, несоответствие судоходных шлюзов отдельным требованиям технической безопасности, недостаточное количество торгового флота, износ государственного технического флота. Требуется продолжение работ по наращиванию морских портовых мощностей, развитию морского торгового флота, замене государственного технического речного флота, созданию специализированных систем управления движением судов и спасательными операциями на море.

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

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

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

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

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

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

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

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

В настоящее время в РК существует несколько судоремонтных предприятий. Общий объем услуг снизился с более чем 2 млрд тенге в год до менее 1 млрд тенге.

Казахстан является членом Международной морской организации (International Maritime Organization (ИМО)), далее – ИМО) и за последние 20 лет

присоединился к 17 основным конвенциям, принятым под эгидой ИМО и Международной организации труда.

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

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

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

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

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

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

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

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

В 2015 году случилось серьезное падение объемов перевозок грузов на 31,8 % к уровню 2014 года. При этом снижение данного показателя началось в 2012 году и достигло своего пика в 2015. Однако, в 2016 году наблюдается рост на 3,6 % к уровню 2015 года, но что в любом случае ниже уровня 2012 года на 36,6 %.

Основные показатели морского транспорта

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

Источник: Комитет статистики МНЭ РК

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

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

Перевалка грузов в порту Актау за рассматриваемый период снизилась практически в два раза. В 2015 году падение перевалки грузов в порту составило 42,6 %. В 2016 году объем снизился на 7,4 % к уровню 2015 года. К

уровню 2012 года снижение объемов перевалки в 2016 года составило 50,1 %. Основная причина – снижение объемов перевалки нефти и нефтепродуктов.

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

Наличие подвижного состава морского транспорта (единицы)

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

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

Согласно данным Комитета водного транспорта РК, к 2018 году прогнозируемый общий объем перевозок на Каспии составит около 79-80 млн тонн, при этом доля казахстанского экспорта и транзита от общего объема перевозимых грузов будет более 40 % и составит порядка 18 млн тонн. Суммарные мощности портовых инфраструктур на Каспийском море достигнут около 180 млн тонн грузов.

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

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

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

В целом, ситуация на рынке перевозок Каспийского бассейна отличается от других рынков морских перевозок неравными условиями конкуренции –

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

Для покрытия грузопотока собственным флотом прикаспийские страны активно развивают собственные судоремонтные мощности. Так, в Баку завершается развитие верфи мощностью 2-4 танкера в год с суммарным дедевейтом 60-70 тыс. тонн, 4 буксиров и ремонтом около ста судов в год, в Туркменбаши – верфи мощностью 40 тыс. дедевейта и ремонтов 20 судов в год,

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

На рынке грузоперевозок в казахстанском секторе Каспийского моря еще несколько лет назад конкурентная среда в основном состояла только из иностранных компаний Wagenborg Kazakhstan, BUE, Caspian Service Group, «Аркшипинг». Но благодаря государственным программам по реализации мероприятий по морскому транспорту, на рынок вышли казахстанские судоходные компании.

В Казахстанском секторе Каспийского моря рынок в основном судами представлен судами принадлежащими иностранным судовладельцам. Так у Казахстана не имеется не одного собственного парома, данный рынок в большей части занимает Азербайджан, в меньшей РФ. То есть вывоз отечественных грузов производится иностранными судами и Казахстан лишается возможности получения дополнительных доходов.

6.1 Анализ сильных и слабых сторон отрасли

Сильные стороны	Слабые стороны
<p>Большая доля грузов для морской транспортировки по Каспию образуется в Казахстане (нефть, металлы, зерно, прочие грузы)</p> <p>Происходит постоянное расширение мощностей казахстанских портов, а также мощностей для приемки казахстанских грузов в других портах Каспийского моря, в первую очередь в Иране – зерновой терминал в Амирабаде, причалы в порту Шахид, мощности по перевалке нефти в</p>	<p>Снижение объемов перевозок нефти из-за переориентации на трубопроводный транспорт</p> <p>Неблагоприятный режим использования казахстанских судов в портах Ирана</p> <p>Недостаток флота для обеспечения всего грузопотока из Казахстана, в первую очередь сухогрузов</p> <p>Срыв сроков ввода в эксплуатацию Кашагана, что снизило потребность во флоте для поддержки морских операций</p>

<p>Неке и другие. Ожидается дальнейший рост перевозок после снятия международных санкций с Ирана Происходит рост торгового флота Развиваются мощности по судостроению и ремонту судов Ведется строительство паромной переправы в Курыке, введены новые причалы и мощности в Актау и в Баутино Сформирована нормативная правовая база – «Закон о торговом мореплавании» и более 20 нормативных актов, Казахстан присоединился к ключевым конвенциям ИМО Начала функционировать морская администрация порта Актау, выполняющая ряд важнейших функций в работе отрасли Открыта Морская Академия при КБТУ, оборудованы тренажерные и навигационные классы в головном отраслевом университете им. Есенова, действуют 4 колледжа, начаты плавательные практики на казахстанских судах, доля казахстанского персонала судоходных компаний постепенно растет.</p>	<p>Дефицит квалифицированных кадров Несоответствие учебных дипломов международным стандартам, несоответствие и отсутствие рабочих и краткосрочных дипломов, отсутствие базы данных моряков и другие проблемы с подготовкой персонала Ограничения в судоходстве в верхней части Каспия, в т.ч. порта Атырау из-за оледенения и ограничений по нересту</p>
Возможности	Угрозы
<p>Осуществить максимальную загрузку портовых мощностей после успешной реализации проектов по их расширению Обеспечить флотом поддержки освоение Кашаганского месторождения в 2016 г и далее Перейти на международные стандарты подготовки моряков и обеспечить потребности в персонале за счет казахстанских кадров Развитие национального флота, действующего на Каспии для обеспечения всего объема грузов, отправляющегося из портов РК Развитие национального флота, действующего в открытом море за пределами Каспия (например, на Черном, Балтийском и других морях) Развитие своп-поставок нефти для Ирана (казахстанская нефть поставляется в иранские порты, в обмен на соответствующие поставки иранской нефти через Персидский залив). Таким образом, становится возможной взаимная торговля нефти между нефтедобывающими странами в одном регионе. Развитие второй очереди Волго-Донского</p>	<p>Срыв сроков освоения Кашагана, снижение динамики объемов добычи в целом из-за снижения цен на нефть Ухудшение военно-политической обстановки в регионе, в первую очередь вокруг Ирана, милитаризация моря Сохранение и ужесточение международных санкций по отношению к РФ, что вызовет снижение темпов роста и объемов международной торговли в регионе Отток грузопотоков на альтернативные проекты, например, железнодорожного, автомобильного сообщения между Казахстаном, Ираном, Туркменией (открытие новой железной дороги мощностью 8 млн тонн, развитие автодорог). Однако, новая железная дорога по стоимости доставки зерна уступает морскому транспорту, к тому же имеет ряд трудноразрешимых физических барьеров – низкая пропускная способность мостов в районе Горгана, туннеля в Мары, отсутствие межправительственных тарифных соглашений между странами-участниками, особенно с Туркменией. Аварии и происшествия, приводящие к масштабным экологическим загрязнениям,</p>

канала, что позволит увеличить перевозки из Каспийского бассейна в Черноморский. В настоящее время пропускная способность ограничена дефвейтом 15 тыс. тонн и составляет до 6-8 млн тонн в зависимости от уровня воды, в том числе для танкеров «река-море», составляющих основу танкерного флота всех стран на Каспии.	губительным для замкнутой акватории Каспийского моря Дефицит финансовых средств для развития отрасли ввиду финансово-экономического кризиса, вызванного падением цен на нефть, металлы и другие сырьевые товары
---	--

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

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

7. Характеристика барьеров развития отраслей

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

Автомобильный транспорт

К основным проблемам автомобильного транспорта можно отнести следующее:

- 1) ни один из существующих автовокзалов и автостанций не соответствуют установленным требованиям и стандартам;
- 2) не развиты автоматизированные информационные системы, позволяющие осуществлять электронное билетирование и диспетчеризацию пассажирских перевозок посредством современных телекоммуникационных и спутниковых систем;
- 3) не во всех регионах и не в полной мере осуществляется субсидирование социально значимых регулярных пассажирских внутриобластных (городских) перевозок;
- 4) высокий уровень нелегальных перевозчиков;
- 5) неразвитая инфраструктура стоянок такси и сервисного обслуживания;
- 6) низкая доля отечественных перевозчиков на рынке международных автотранспортных услуг.

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

Железнодорожный транспорт

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

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

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

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

Воздушный транспорт

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

К основным препятствиям полноценного развития сферы гражданской авиации можно отнести:

- 1) слабое техническое оснащение и износ наземной инфраструктуры аэропортов (50%);
- 2) устаревший парк воздушных судов;
- 3) малое количество действующих аэродромов местных воздушных линий;
- 4) недостаточную оснащенность аэродромов точными системами захода на посадку и визуальными средствами, обеспечивающими эксплуатацию в сложных метеоусловиях;

5) значительный износ спецтехники, светосигнального оборудования и оборудования электроснабжения, коммуникаций;

6) отсутствие необходимого уровня оснащенности авиатранспортной инфраструктуры наземной техникой, грузовыми складами и терминалами;

7) острая нехватка квалифицированных кадров.

Перечисленные трудности по умолчанию должны стать задачами, требующими первоочередного решения. Без изменения ситуации рынок авиаперевозок Казахстана, демонстрирующий в последние годы стабильный рост, может прийти в упадок. Особое опасение вызывает наземная инфраструктура казахстанских аэропортов.

Еще одним немаловажным вопросом является развитие грузовых перевозок воздушным транспортом в РК. В настоящее время рынок грузовых авиаперевозок не регулируется и не контролируется государством, интересы казахстанских грузовых авиакомпаний уполномоченным органом не поддерживаются в отличие от других стран (Россия, Украина, Белоруссия, Азербайджан и т.д.). Кроме того, отсутствует мониторинг, статистика и анализ грузовых перевозок. Нет прозрачности при выдаче уполномоченным органом разрешений на нерегулярные грузовые рейсы.

Морской транспорт

1) Доступ к рынку морских услуг. Участники отрасли отмечают, что отсутствуют специализированные центры по обучению начинающего предпринимателя морской индустрии, знаниям, навыкам и практике морского дела для ведения морского бизнеса, например, фрахтование морского судна по бербоут-чартеру; услуги в области снабжения морских судов; оформлению судовых документов и др., что затрудняет развитие рынка этих и других морских услуг.

Многие мелкие грузоотправители не могут самостоятельно сформировать судовые партии грузов требуемого размера (обычно от 3000 тонн и выше), при этом соответствующих операторов для этого нет.

Некоторые иранские порты передали в управление частным компаниям (например, Астара), которые, кроме официальных портовых сборов и тарифов, требуют дополнительную оплату по приходу судна в порт, ставя перед фактом необходимости дополнительных выплат.

Что касается порта Атырау, существенной проблемой для его работы является ограничение на судоходство в период нереста на 4 месяца, в то время как ранее ограничение длилось только 1 месяц.

2) Доступ к международному рынку. Низкий уровень судоходности реки Урал, вследствие задержки воды на территории России (Ириклинское водохранилище), не позволяет использовать потенциал маршрута Южный Урал (Россия) – Западный Казахстан – Иран – страны Персидского залива.

Проход через внутренние водные пути РФ из/в Каспий чрезвычайно затруднен для казахстанских компаний (за 60 дней необходимо получить разрешение Минтранса РФ).

Казахстан не входит в «Белый список» Международной морской организации (ИМО). Вследствие этого, документы, выдаваемые

уполномоченным органом, МАП, учебными заведениями не признаются за границей. В результате суда, плавающие под флагом Казахстана, могут быть задерживаться инспекторами государственного портового контроля иностранных государств, а моряки, получившие казахстанские дипломы и сертификаты, не могут работать на иностранных судах.

3) Отсутствие морской инфраструктуры. Отмечаются следующие недостатки:

– Отсутствие Системы управления движения судами (СУДС) в портах Актау, Курык и Атырау;

– Судходные компании не в полной мере обеспечены картами (с координатами) по Каспийскому морю, что затрудняет их деятельность, зачастую не выставлены буйки по маршрутам, имеются запрещенные зоны, не обозначенные буйами;

– Недостаток ремонтной базы морских судов;

– Отсутствуют представительства производителей оборудования для морских судов, таких как: Wartsila, MAN, AALBORG, Marflex, AlfaLaval не имеют представительств;

– Дефицит специализированной литературы, отсутствие отраслевого журнала;

– Не проводится специализированная выставка, посвященная товарам и услугам отрасли торгового мореплавания.

4) Наличие квалифицированных кадров. Система подготовки моряков не соответствует международным требованиям ПДНВ, доля граждан РК в плавсоставе при общей численности порядка 1400 человек составляет около 51%, а на уровне командного состава всего 28% (согласно данным Министерства по инвестициям и развитию РК).

Не определена уполномоченная организация по освидетельствованию организаций образования, осуществляющих подготовку (переподготовку) и повышение квалификации специалистов морского транспорта, морских учебно-тренажерных центров, предусмотренная подпунктом 55-8) пункта 3 статьи 4 Закона РК «О торговом мореплавании». В результате учебные организации не освидетельствованы и, по сути, находятся вне правового поля Закона РК «О торговом мореплавании».

5) Зависимость от иностранных специалистов. В соответствии со статьей 25 Закона РК «О торговом мореплавании» (далее - Закон) иностранцы и лица без гражданства не могут занимать должности капитана судна, старшего помощника капитана, и старшего механика. (Данная норма приостановлена до 2020 года). В этой связи, крупные казахстанские компании, такие как Казмортрансфлот, СОС, другие компании, ведут собственные программы по обучению своих специалистов в иностранных учебных заведениях, признанных в соответствии с ИМО.

Однако после окончания учебных заведений курсанты должны проработать 8-9 лет на низших должностях согласно требованиям международных конвенций. Кроме того, ожидается расширение казахстанского

флота. В этой связи, по всей видимости, потребуется очередное продление приостановки статьи 25 Закона (четвертое).

Очевидно, что казахстанские компании без активного регулирования и поддержки государства не в состоянии решить данную проблему.

б) Доступность финансовых ресурсов. В Казахстане отсутствует специализированная лизинговая компания или подразделение в составе действующей компании, которая бы предоставляла финансирование для закупки или бербоут-чартера судов в национальной валюте. В результате предприниматели в случае заключения сделки с зарубежными финансовыми компаниями или местными фининститутами в валюте вынуждены будут нести валютные риски. При этом потребности отрасли оцениваются в десятки млрд тенге. Так, госпрограмма развития торгового флота на 2006-2012 гг требовала общего объема финансирования из всех источников более 104 млрд тенге, причем большая часть планировалось направить на приобретение судов: около 60 млрд тенге. Однако, данная программа не была выполнена.

Местные компании, осуществляющие сервисное обслуживание месторождения «Кашаган», изыскивают собственные и заемные средства, без прямой поддержки государства.

Обзор барьеров, препятствующих развитию отрасли, наглядно демонстрирует необходимость их устранения путем проведения комплексных мероприятий, которые будут способствовать развитию сферы морского транспорта. Эффективное функционирование и развитие морского транспорта позволит реализовывать экспортный потенциал страны, что в свою очередь, положительным образом скажется на развитии других отраслей экономики.

8. Рекомендации по преодолению сдерживающих факторов развития предпринимательства по отраслям

Поэтапное рассмотрение каждого вида транспорта по основным параметрам, таким как: текущее состояние отрасли, анализ основных показателей и доходов отрасли, влияние международных тенденций и др., позволяет сделать выводы об крупных масштабах транспортной отрасли. Несмотря на это, а также на исторически сложившуюся практику государственного регулирования отрасли Министерством транспорта, последние несколько лет весь транспорт Казахстана, включая инфраструктуру, отдан в ведение Комитета транспорта и Комитета гражданской авиации.

Подобное положение дел привело к тому, что барьеры развития отрасли, требующие незамедлительного разрешения, повторяются из года в год и не нашли своего решения до сегодняшнего дня. Другими словами, те вопросы, которые стояли перед целым министерством транспорта и требовали комплексного подхода и поэтапного снятия с повестки дня, теперь должны решаться двумя комитетами.

Безусловно, такой подход к регулированию и развитию отрасли на этапе ее становления, привел к тому, что проблемы, которые необходимо было решить еще в 2012-2013 годах, актуальны по сегодняшний день. Кроме того, в перекрестных вопросах смежных отраслей, транспортная отрасль, к сожалению, отодвигается на задний план. Яркий пример, введение

утилизационного сбора и сбора за первичную регистрацию, когда в целях защиты отечественного автомобилестроения, были ущемлены права отечественных перевозчиков на приобретение транспортных средств иностранного производства. К сожалению, это не единичный случай. Обозначенные выше проблемы являются тому подтверждением.

На фоне поэтапной интеграции Казахстана в мировую экономику всестороннее развитие транспортной отрасли должно быть на первом плане. Недоучет роли транспорта в экономике страны может привести к отставанию отдельных отраслей экономики (промышленность, сельское хозяйство и др.) и негативным образом сказаться на конечном уровне потребительских цен.

Понимание тесной взаимосвязи и высокой роли транспорта для роста экономики страны, должно привести к повышенному вниманию со стороны государства. В последние годы активно строится транспортная инфраструктура, которая при отсутствии систематического подхода, может стать трамплином для увеличения числа иностранных компаний и потере отечественного рынка услуг по перевозке грузов и пассажиров.

Верное решение в сложившейся ситуации – создание отраслевого Министерства транспорта с функциями регулирования и планирования перспективного развития отрасли. И первоочередной задачей указанного министерства должна стать разработка комплексного плана развития отрасли с ясными и понятными целями, сопоставлением данных в смежных отраслях, глубоким анализом дальнейшего направления расширения отрасли и ее участников. Такого рода программный документ должен стать отправной точкой в поэтапном, планомерном и взвешенном решении обозначенных многочисленных проблем транспортной отрасли.

В отдельных видах транспорта, таких как автомобильный и морской, предлагается рассмотреть основные барьеры и предложения по их устранению.

Автомобильный транспорт

1. Создание государственной программы «Авто-Лизинг», «Авто-Кредит». Программа должна предоставлять льготные условия перевозчикам на предоставление залога (снижение суммы залога до 15% от стоимости АТС и увеличение срока кредитования).

2. Полное освобождение или максимальное снижение сборов за первичную регистрацию и утилизационного сбора при ввозе АТС предназначенных для международных перевозок и автобусов, задействованных на социально значимых городских и пригородных маршрутах. Данная мера позволит отечественным перевозчикам произвести пополнение парка АТС без изменения класса приобретаемых автомобилей/автобусов и грузоподъемности/вместимости.

3. Предоставление льгот на уплату КПП и НДС пассажирским автобусным перевозчикам, осуществляющим перевозки на социально значимых городских и пригородных маршрутах. Создание специального налогового режима для перевозчиков пассажиров позволит решить одновременно несколько проблемных вопросов данной сферы: снижение убыточности пассажирских автобусных перевозок; возможность формирования инвестиционного бюджета

для пополнения и обновления автобусного парка; снижение доли нелегальных и недобросовестных перевозчиков, оказывающих негативное влияние на безопасность пассажирских перевозок и качество оказываемых услуг.

4. Субсидирование пассажирских перевозчиков. Государственная поддержка предпринимательской деятельности в сфере автобусных пассажирских перевозок должна направляться на обеспечение потребностей в социально и экономически значимых перевозках, которые не могут быть удовлетворены за счет самостоятельной конкурентной деятельности перевозчиков. Именно по этой причине существенно важно ежегодное формирование государственного заказа на выполнение социально значимых автобусных перевозок на конкурсной основе во всех регионах Казахстана. При этом субсидирование автобусных пассажирских перевозок должно стать обязательной статьей бюджета всех местных исполнительных органов (акиматов) и задача уполномоченного государственного органа (МИР РК) осуществлять мониторинг своевременности и обязательности субсидирования во всех регионах и городах.

Железнодорожный транспорт

1. Принимая во внимание текущие процессы реструктуризации сферы железнодорожного транспорта, а также действующие международные акты, необходимо привести в соответствие национальное законодательство. Требуется внесение изменений в ряд нормативно-правовых актов на уровне МИР РК, позволяющие беспрепятственно осуществлять свою деятельность всем участникам перевозочного процесса.

Воздушный транспорт

1. Основную роль в организации безопасных полетов в Казахстане играет аэропортовая инфраструктура. По данным Lufthansa Consulting на сегодняшний день из 11 аэропортов, входящих в Аэропортовый холдинг АО «НК «КТЖ», только аэропорт Астаны обладает пассажиропотоком, позволяющим частично покрывать капитальные затраты. Семь региональных аэропортов нуждаются в субсидиях на операционные расходы. Принимая во внимание первостепенную важность состояния наземной инфраструктуры для авиаперевозок, необходимо создание государственной программы субсидирования региональных аэропортов.

2. В целях разрешения ситуации с организацией грузовых перевозок, а также защиты отечественных грузовых авиаперевозчиков, необходимо внесение изменений в законодательство Республики Казахстан. Предлагается сделать процедуры выдачи разрешений на выполнение международных нерегулярных полетов максимально открытыми и прозрачными, с учетом возможностей казахстанских авиакомпаний.

Программа выдачи разрешений на нерегулярные грузовые рейсы должна быть размещена на сайте КГА (или отдельно с ключом доступа для казахстанских авиакомпаний), в котором будет отражаться дата поступления заявки от авиакомпании, маршрут, тип груза и дата получения разрешения.

В целях учета интересов казахстанских авиакомпаний предлагается внести соответствующие изменения и дополнения Правила выдачи и оснований для отказа в выдаче разрешений на выполнение международных нерегулярных полетов, утвержденных приказом и. о. Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 13 августа 2010 года № 359.

Дополнить пункт 18 указанных Правил подпунктами, предусматривающими отказ в выдаче разрешений на полет в РК в случаях, если иностранная авиакомпания выполняет в/из РК более 2-х рейсов в течении 1 месяца на воздушном судне, аналог которого имеется у казахстанского авиаперевозчика и, если казахстанская авиакомпания готова выполнить перевозку данного груза по данному маршруту.

Морской транспорт

1. Формирование институциональной структуры отрасли, в том числе функций морской администрации порта, судоремонтных, судостроительного завода, ряда сервисных предприятий

2. Организация финансирования закупок судов, завершение проектов расширения порта Баутино, Курык, Прорва

3. Подготовка квалифицированных национальных кадров для отрасли по международным стандартам с соответствующим развитием материально-технической базы, в том числе закупки учебного судна для плавательной практики кадетов

4. Соблюдение высокого уровня безопасности движения, стандартов экологии и развитие соответствующей инфраструктуры – центров управления судоходством, гидрографической и навигационной служб, координационно-спасательного центра, баз быстрого реагирования на разливы нефти и др.

5. Снятие ряда административных барьеров в казахстанской нормативно-правовой базе и ограничений в доступе к рынкам, в том числе заключение соответствующего межправительственного соглашения с Ираном.

Обозначенные предложения для снятия существующих барьеров транспортной отрасли имеют первостепенное значение для основных участников рынка – транспортных компаний. Взвешенный и рациональный подход в их решении могут стать толчком для роста рынка транспортных услуг по основным параметрам: безопасность, скорость и цена.

Список использованных источников

1. Договор о Евразийском экономическом союзе, Москва 2014г.
2. Решение Высшего Евразийского экономического совета №13 от 8 мая 2015г. «О Программе поэтапной либерализации выполнения перевозчиками, зарегистрированными на территории одного из государств-членов Евразийского экономического союза, автомобильных перевозок грузов между пунктами, расположенными на территории другого государства-члена Евразийского экономического союза, на период с 2016 по 2025 годы».
3. Евразийская экономическая интеграция: цифры и факты, Библиотека евразийской интеграции.
4. Закон Республики Казахстан от 21 сентября 1994 г. № 156-ХІІІ «О транспорте в Республике Казахстан».
5. Закон Республики Казахстан от 4 июля 2003 г. № 476-ІІ «Об автомобильном транспорте».

6. Закон Республики Казахстан от 17 июля 2001 г. № 245-II «Об автомобильных дорогах».
7. Всемирная торговая организация, Сборник соглашений, USAID, октябрь 2013г.
8. Доклад Рабочей группы по вступлению Республики Казахстан во Всемирную торговую организацию.
9. Модель транспортно-логистической системы Казахстана
[<http://www.logists.kz/library/view/model-transportno-logisticheskoy-sistemi-kaz>]
10. Проект дорог центр-запад: участок дороги «Астана-Аркалык-Тургай-Иргиз» (км 19- км 894). Финальный отчет по оценке воздействия на окружающую среду и социальную сферу, июль 2015.
11. Справочник ЦРУ на: [<https://www.cia.gov/library/publications/resources/the-world-factbook/rankorder/2085rank.html>]
12. Данные Министерства по инвестициям и развитию Республики Казахстан
13. Аналитический обзор Евразийской экономической комиссии «Об основных социально-экономических показателях государств-членов Евразийского экономического союза за январь-декабрь 2015г.»
14. Евразийский экономический союз. Архитектура будущего. Годовой отчет 2014 г.
15. ЕВРАЗИС, международный научно-популярный журнал, №7 (13), декабрь 2014г.
16. Exporter, специализированный журнал, №5 (23), август 2014г.
17. Официальный сайт Евразийской экономической комиссии - <http://www.eurasiancommission.org/>
18. Официальный сайт НПП РК «Атамекен» - <http://palata.kz/>
19. Правовая база Таможенного союза: Таможенно-тарифное регулирование, АО «Центр развития торговой политики», Астана, 2012г.
20. Постановление Правительства Республики Казахстан от 18 июля 2011 года №826 «Об утверждении Правил перевозок грузов автомобильным транспортом»
21. Постановление Правительства Республики Казахстан от 8 сентября 2000 года №1358 «О создании единой государственной системы контроля за автомобильными перевозками на территории Республики Казахстан»
22. О внесении изменений в постановление Правительства Республики Казахстан от 17 мая 2011 года № 523 "Об утверждении Правил организации и проведения обязательного технического осмотра механических транспортных средств и прицепов к ним, периодичности прохождения»
23. Приказ Министра национальной экономики Республики Казахстан «О правилах предоставления тарифных льгот в отношении товаров, ввозимых из третьих стран в качестве вклада учредителя в уставный капитал в пределах сроков, установленных учредительными документами для формирования этого капитала»
24. Постановление Правительства Республики Казахстан от 31 декабря 2008 года № 1345 «Некоторые вопросы, регламентирующие проезд автотранспортных средств по территории Республики Казахстан»
25. Влияние кризиса на экономику// Бизнес Life. -2016. -№3-4.
26. Соединяя Восток и Запад// ТрансLogistics Казахстан. -2015. №4 (11).
27. Единый таможенный тариф Таможенного союза. Приложение к решению Совета Евразийской экономической комиссии от 16 июля 2012г. №54
28. Приказ Министра национальной экономики Республики Казахстан от 17 февраля 2016 года № 81 «Об утверждении Перечня товаров, в отношении которых применяются вывозные таможенные пошлины, размер ставок и срок их действия и Правил расчета размера ставок вывозных таможенных пошлин на сырую нефть и товары, выработанные из нефти».