



**Анализ статистических данных,
составление ежегодного
аналитического обзора и
разработка информационной
системы обработки, агрегирование
сведений транспортной отрасли**

Проект выполнен за счет целевого финансирования
Корпоративного Фонда «KAZLOGISTICS»

Группа разработчиков:

Организация: Союз международных автомобильных перевозчиков Республики Казахстан

Разработчики:

Мукушев Канат Курмашевич, Заместитель Генерального директора Союза транспортников Казахстана «KAZLOGISTICS», руководитель

Милишихин Дмитрий Олегович, Исполнительный директор по вопросам автомобильного транспорта и автомобильных дорог Союза транспортников Казахстана «KAZLOGISTICS»

Сарсембаев Акжолби Серикович, Исполнительный директор по вопросам железнодорожного транспорта Союза транспортников Казахстана «KAZLOGISTICS»

Ашимбаева Ляйля Орынбасаровна, Исполнительный директор по вопросам гражданской авиации Союза транспортников Казахстана «KAZLOGISTICS»

Жагпаров Жаслан Базарбекович, Исполнительный директор по морскому и речному транспорту Союза транспортников Казахстана «KAZLOGISTICS»

Кулышов Сабыр Маликович, Исполнительный директор по вопросам транспортной логистике Союза транспортников Казахстана «KAZLOGISTICS»

Консультант:

Кажыкен Мейрам Зекешұлы, доктор экономических наук, Директор «Института исследования современного общества»

Оглавление	
ВВЕДЕНИЕ	6
ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ ПРОЕКТА	8
Раздел 1. ОБЗОР ГОСУДАРСТВЕННЫХ И ОТРАСЛЕВЫХ ПРОГРАММ В ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ КАЗАХСТАНА	9
1.1. Стратегия «Казахстан-2050».	9
1.2. Стратегический план развития Республики Казахстан до 2025 года.	10
1.3. «Государственная программа инфраструктурного развития «Нұрлы жол» на 2015-2019 годы».....	11
1.4. «План нации - 100 шагов» по реализации пяти институциональных реформ	21
1.5. Государственная программа индустриально-инновационного развития Республики Казахстан на 2015-2019 годы, утверждена Указом Президента Республики Казахстана № 874 от 1 августа 2014 г.	22
1.6. Государственная программа «Цифровой Казахстан» на 2017-2020 годы утверждена Указом Президента Республики Казахстан от 8 января 2013 года №464	23
1.7. Программы вывода пакетов акций дочерних и зависимых организаций АО «ФНБ «Самрук-Қазына» на рынок ценных бумаг.	24
1.8. Программа по развитию государственно-частного партнерства в Республике Казахстан на 2011-2015 годы и внесении дополнения в постановление Правительства Республики Казахстан от 14 апреля 2010 года № 302	25
Раздел 2. АНАЛИЗ ЭФФЕКТИВНОСТИ ГОСУДАРСТВЕННЫХ ПРОГРАММ	28
Раздел 3. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ	37
3.1. Законодательство	37
3.2. Анализ исполнения государственных программ	38
3.2.1. Анализ исполнения прямых показателей «Государственная программа инфраструктурного развития «Нұрлы жол» на 2015-2019 годы»	38
3.2.2. Анализ исполнения Плана нации – 100 шагов	41
3.2.3. Анализ исполнения Государственной программы индустриально-инновационного развития Республики Казахстан на 2015-2019 годы	41
3.3. Анкетирование: вопросы и ответы	42
3.4. Анализ статистических данных.....	44
3.5. Зарубежный опыт государственного регулирования	46
3.6. Проблемы, препятствующие развитию инфраструктуры на транспорте	48
Раздел 4. АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ	50
4.1 Законодательство и нормативные правовые акты	50
4.2. Анализ исполнения государственных программ	51
4.3. Показатели прямых результатов государственных программ	53

4.4. Анализ статистической информации	56
4.5. Результаты анкетного опроса участников рынка.....	59
4.6. Системные проблемы	60
4.7. Зарубежный опыт государственного регулирования	62
4.8. Предложения по развитию автомобильного транспорта	64
Раздел 5. ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ	66
5.1. Законодательство водного транспорта.....	66
5.2. Анализ исполнения Государственной программы.....	66
5.2.1. Исполнение Государственной программы	66
5.2.2. Анализ исполнения Государственных программ.....	68
5.3. Анализ статистических данных по водному транспорту	69
5.4. Системные проблемы водного транспорта	75
5.4.1. Проблемы развития перевозок по внутренним водным путям и трансграничным рекам.	75
5.4.2. Проблемы развития морского транспорта.....	76
5.5. Зарубежный опыт государственного регулирования.....	79
5.6. Предложения по развитию водного транспорта	80
6.1. Законодательство авиационного транспорта	82
6.2. Анализ исполнения государственных программ	82
6.2.1 Исполнение Плана нации 100 шагов.....	83
6.2.2 Исполнение Государственной программы по развитию инфраструктуры «Нұрлы жол» на 2015-2019 годы	84
6.3 Основные системные проблемы	86
6.4 Анализ статистических данных по авиационному транспорту	89
6.5. Зарубежный опыт.....	93
6.6. Предлагаемые меры по развитию авиационного транспорта	94
Раздел 7. ТРАНСПОРТНАЯ ЛОГИСТИКА.....	95
7.1 Законодательство и нормативные правовые акты	95
7.2. Анализ исполнения государственных программ	95
7.2.1. Исполнение показателей прямых результатов	95
7.3. Анализ статистических данных по логистике	98
7.4. Системные проблемы в логистике.....	100
7.5. Зарубежный опыт государственного регулирования	101
7.6. Предложения по развитию транспортной логистики.....	102
Раздел 8. ВЫВОДЫ, ПРЕДЛОЖЕНИЯ И РЕКОМЕНДАЦИИ	104

СОКРАЩЕНИЯ

МИР – Министерство по инвестициям и развитию Республики Казахстан

«КТЖ» - АО «НК «Қазақстан темір жолы»

МИО – местный исполнительный орган

«АММТП» - АО «Актауский международный морской торговый порт»

«НМСК «КМТФ» - ТОО «НМСК «Казмортрансфлот»

КГД МФ – Комитет государственных доходов Министерства финансов Республики Казахстан

ГПИИР – Государственная программа индустриально-инновационного развития Республики Казахстан

ВВЕДЕНИЕ

В 2017 году проведена исследовательская работа на тему: «Анализ статистических данных транспортной отрасли в разрезе видов транспорта за период 2012-2016 годы». В исследовательской работе был проведен анализ текущей ситуации в автомобильном, железнодорожном, водном транспорте и гражданской авиации с учетом конъюнктуры и емкости внутреннего рынка. Дан анализ государственного отраслевого регулирования, динамики основных экономических показателей за период 2012-2016 годы, конкурентной среды и SWOT-анализ. Также были приведены характеристики барьеров, препятствующих развитию отрасли; блок рекомендаций и предложений по устранению факторов, сдерживающих развитие предпринимательства в отраслевом разрезе; перечень основных отраслевых игроков в региональном разрезе; справочники по получению разрешительных документов.

В предлагаемом Проекте продолжен анализ статистических данных за период 2013-2017 годы, осуществлен обзор действующих государственных программ развития транспорта и инфраструктуры, дана оценка эффективности их исполнения и предложены рекомендации по улучшению реализации государственных программ. Для полноты анализа проведен репрезентативный опрос участников рынка и государственных органов, по результатам которых выработаны предложения. В разделе 8 даны рекомендации:

- по реализации государственных программ развития транспорта и инфраструктуры;
- по структуре и содержанию странового отчета транспортной отрасли Казахстана.

В данной работе транспортная логистика рассматривается как отдельный сегмент транспортной отрасли. Динамичное экономическое развитие, в том числе и Казахстана, невозможно без современной транспортной логистики. В июле 2018 года в свет вышел очередной отчет Всемирного Банка «Показатель эффективности логистики (LPI)». Данный отчет выходит каждые два года, начиная с 2007 года, и составляется на базе опроса представителей транспортной отрасли более чем 160 стран по всему миру. Согласно материалам отчета многие страны признали транспортную логистику как отдельную отрасль экономики, поскольку поддержка торговли и транспорта непосредственно влияет на развитие экономики. В Отчете Всемирного банка подчеркивается:

«Логистика - поднятый приоритет для многих стран-членов Форума Международных перевозок. Поскольку поддержка торговли и транспорта - основа стимулирования экономического развития, несколько стран разработали стратегии всесторонней национальной логистики. Хорошо функционирующая внутренняя и внешняя логистика - предварительное условие национальной конкурентоспособности. И основанные на факте метрики могут обеспечить надежные оценки, оценить стратегические воздействия и сравнить глобальные достижения в логистике».

ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ ПРОЕКТА

Цель – анализ действующих государственных программ развития транспорта и инфраструктуры, оценка их эффективности.

Задачи:

- краткое описание и характеристика всех действующих государственных программ развития транспорта и инфраструктуры;
- сбор данных для проведения оценки эффективности государственных программ (годовые отчеты отраслевого министерства и комитета транспорта о ходе реализации программ; перечень индикаторов, закрепленных в программах; список мероприятий по реализации программ);
- изучение зарубежного опыта реализации программ и проектов развития транспорта и инфраструктуры, методы и способы оценки их эффективности;
- проведение исследования путем анкетного опроса и экспертных интервью с участниками рынка транспортных услуг в Казахстане и органами государственного управления. Оформление аналитического обзора;
- сопоставление текущих показателей развития отрасли с индикаторами, утвержденными в государственных программах;
- рекомендации по реализации государственных программ развития транспорта и инфраструктуры;
- рекомендации по структуре и содержанию странового отчета транспортной отрасли Казахстана.

Раздел 1. ОБЗОР ГОСУДАРСТВЕННЫХ И ОТРАСЛЕВЫХ ПРОГРАММ В ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ КАЗАХСТАНА

Методы регулирования транспортной деятельности укрупненно можно подразделить на: нормативно-правовые и экономические. Нормативно-правовые методы по сфере своего действия и направленности могут быть разделены на определяющие безопасность и регулирующие рынок транспортных услуг.

К методам регулирования рынка транспортных услуг следует отнести: требования, ограничения, квоты, разрешения (например, для международных перевозок); конкурсы на осуществление пассажирских перевозок и др.

1.1. Стратегия «Казахстан-2050».

В стратегии «Казахстан-2050» определены следующие основные направления развития транспортно-логистической сферы:

- *развитие транзитного потенциала.* Ставится задача реализации ряда крупных инфраструктурных проектов, в результате которых должно произойти двукратное увеличение транзитных перевозок к 2020 г. и десятикратное увеличение к 2050 г.;

- *развитие инфраструктуры.* Согласно стратегии инфраструктура должна расширять возможности экономического роста. Планируется инфраструктуру развивать в двух направлениях: интегрировать национальную экономику в глобальную среду, а также расширять инфраструктуру в регионах страны. Важно сосредоточить внимание на создании производственных транспортно-логистических объектов за пределами Казахстана. Создавать совместные предприятия в регионе и во всем мире (Европе, Азии, Америке), в частности формировать транспортно-логистические хабы в узловых транзитных точках мира. Для этого следует разработать программу «Глобальная инфраструктурная интеграция»;

- *создание внутри страны «инфраструктурных центров»* для обеспечения удаленных регионов или регионов с недостаточной плотностью населения жизненно важными и экономически необходимыми объектами инфраструктуры. Для этого необходимо создавать опережающую инфраструктуру транспортной системы.

Создание инфраструктуры также должно быть подчинено закону рентабельности. Необходимо строить только там, где строительство

приведет к развитию новых бизнесов и созданию рабочих мест. Все должно быть подчинено ключевой задаче – продвижению экспорта на мировые рынки, где будет долгосрочный спрос на казахстанскую продукцию и услуги.

1.2. Стратегический план развития Республики Казахстан до 2025 года.

В Стратегическом плане развития Республики Казахстан до 2025 года были выдвинуты инициативы по развитию транспортно-логистического комплекса и поставлены ряд задач:

- *«Совершенствование системы тарифообразования магистральной железнодорожной сети и выведение услуг оперирования из-под государственного регулирования»* (внедрение новых подходов и моделей тарифного регулирования услуги магистральной железнодорожной сети, структурирование и оптимизация доходов и расходов, повышение качества услуг);

- *«Развитие транспортно-логистической и торговой инфраструктуры»;*

- *«Повышение качества автомобильных дорог и развитие придорожных услуг»* (увеличение объемов финансирования на содержание, ремонт и реконструкцию; внедрение новых форм контрактов по бездефектному содержанию автодорог; переход от количественного учета объема работ к качественным показателям состояния дороги; строительство объектов придорожного сервиса вдоль автомобильных дорог международного и республиканского значения);

- *«Повышение пропускной способности международных транспортных коридоров»* (увеличение пропускной способности международных коридоров; создание стимулов для увеличения количества подвижного состава и обновления парка автомобильных грузовых транспортных средств; внедрение электронной системы подачи и выдачи таможенных деклараций стандартизированного вида, работающая по принципу «одного окна»);

- *«Продвижение казахстанских коридоров и транзитного сервиса»* (продвижение казахстанских транспортных сервисов в зарубежных странах; повышение обратной загрузки при транзитных железнодорожных перевозках путем проведения работ с иностранными грузоотправителями; формирование новых путей и конкурентоспособных сервисов);

- «Обеспечение транспортной связанности между центрами экономического роста»;
- «Продолжение развития транспортной инфраструктуры по лучевому принципу» (формирование макрорегионов страны с центрами в городах-хабах Алматы, Астане, Актобе и Шымкенте);
- «Увеличение доступности транспорта» (снижение стоимости перевозок; обеспечение бесперебойного и безопасного транспортного сообщения с надлежащим уровнем обслуживания);
- «Развитие новых индустрий и сферы услуг» (цифровизация и технологическая революция для создания возможности возникновению новых индустрий на базе и вокруг традиционных отраслей экономики);
- «Развитие транспортных услуг» (создание логистического хаба для эффективного использования транзитно-транспортного потенциала проекта «Один пояс, один путь»; модернизация транспортно-логистической инфраструктуры; создание логистических центров и упрощения торговых процедур).

1.3. «Государственная программа инфраструктурного развития «Нұрлы жол» на 2015-2019 годы»

Программа направлена на создание единого экономического рынка Казахстана путем формирования макрорегионов страны с определением городов Алматы, Астаны, Актобе, Шымкента и Усть-Каменогорска как городов-хабов национального и международного уровня с современной инфраструктурой, а также на обеспечение интеграции транспортной инфраструктуры страны в международную транспортную систему. Развитие городов-хабов и интеграция макрорегионов будут осуществлены на основе эффективного развития транспортной, промышленной, жилищной, социальной и энергетической инфраструктур, что обусловит значительный рост спроса на стройматериалы, промышленную продукцию и оборудование, а также будет способствовать развитию обрабатывающей промышленности.

Целью Программы является формирование единого экономического рынка путем интеграции макрорегионов страны на основе выстраивания эффективной инфраструктуры на хабовом принципе, интеграции транспортной инфраструктуры в международную транспортную систему, реализации транзитного потенциала для обеспечения долгосрочного экономического роста Казахстана.

В Программе определены цели и целевые индикаторы (Таблица 1) для транспортной отрасли:

- к 2019 году увеличение объема транзитных грузов по территории Республики Казахстан, в т.ч. железнодорожным и автомобильным видами транспорта до 18,1 млн. тонн;

- к 2020 году повышение доходов от транзитных перевозок до \$4 млрд. в год.

Таблица 1 - Целевые индикаторы.

Целевые индикаторы	ед.изм.	Ответ- ственные исполни- тели	2015	2016	2017	2018	2019
Увеличение объема транзитных грузов по территории Республики Казахстан, в т.ч. железнодорожным и автомобильным видами транспорта	млн. тонн	МИР		16,3	16,9	17,5	18,1
железнодорожным видом транспорта	млн. тонн	МИР		15	15,5	16	16,5
автомобильным видом транспорта	млн. тонн	МИР		1,3	1,4	1,5	1,6
водным видом транспорта	млн. тонн	МИР		0,001	0,002	0,003	0,004
Увеличение к 2020 г. доходов от транзитных перевозок до \$4 млрд. в год	млрд. долларов	МИР, «КТЖ»			1,1	2,1	4

Для достижения поставленной цели предусматривается решение следующих задач:

- создание эффективной транспортно-логистической инфраструктуры по «лучевому» принципу. Осуществление данной задачи будет измеряться следующими показателями прямых результатов:

Таблица 2 - Показатели прямых результатов

Показатели прямых результатов	ед. изм.	Ответствен- ные испол- нители	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Автодорожная отрасль								
Среднее время в пути между городами-хабами в одном направлении в результате реа-	часы	МИР, АО «Казавтожол»	115	115	115	110	105	90

лизации автодорожных проектов								
Увеличение доли автодорог республиканского значения, переведенных в I и II техническую категорию	%	МИР, АО «Казавтожол»			29	30	31	33
Доля автомобильных дорог республиканского значения в хорошем и удовлетворительном состоянии	%	МИР, АО «Казавтожол»			85	86	87	88
Доля автомобильных дорог областного и районного значения в хорошем и удовлетворительном состоянии	%	МИО, МИР			65	66	67	68
Доля платных самоокупаемых автомобильных дорог республиканского значения	%	АО «Казавтожол», МИР			1	4	25	27
Обеспеченность автомобильных дорог республиканского значения в объектах придорожного сервиса	%	АО «Казавтожол», МИР			33	52	76	100
Увеличение количества измерительных устройств весогабаритных параметров на наиболее интенсивных участках автомобильных дорог республиканского значения (САИС)	ед.	МИР			-	18	25	25
Железнодорожный транспорт								
Износ магистральной железнодорожной сети	%	МИР, «КТЖ»			60	58	56	54
Износ грузового подвижного состава	%	МИР, «КТЖ»			44	43	42	40
Износ пассажирского подвижного состава	%	МИР, «КТЖ»			46	44	43	42
Соответствие железнодорожных вокзалов требованиям национальных стандартов	%	МИР, «КТЖ»			29	32	35	40
Количество независимых крупных операторов в области грузовых и пассажирских перевозок с долей на рынке не менее 7 % для каждого оператора	ед.	МИР			4	4	4	5
Снижение количества случаев нарушений безопасности движения поездов по отношению к объему перевозок (на 1 млн. тн/км брутто)	%	МИР			0,6	0,8	0,9	1,0
Увеличение скорости транзитных контейнерных поездов, следующих из Китая в Европу через территорию Республики Казахстан	км/сут	МИР		930	950	980	1010	1050
Автомобильный транспорт								

Обеспеченность охвата населенных пунктов с численностью более 100 человек регулярными автобусными маршрутами	%	МИО, МИР			80	90	93	96
Доля казахстанских перевозчиков на международном рынке автотранспортных услуг	%	МИР			40	43	45	47
Доля автовокзалов и автостанций, соответствующих установленным стандартам	%	МИО, МИР			60	82	85	90
Сокращение доли изношенных автобусов на регулярных пассажирских маршрутах	%	МИО, МИР			65	60	55	50
Сокращение времени прохождения вызова (возможность использования «золотого часа») для оказания помощи при ДТП экстренными оперативными службами, АТС, оснащенных устройствами вызова экстренных оперативных служб	мин.	МИР				8	6	4
Снижение уровня износа передвижных постов транспортного контроля	%	МИР			75	50	25	0
Водный транспорт								
Увеличение пропускной способности морских портов Казахстана	млн. тонн	МИР, «КТЖ», «АММТП»			19,5	21,5	23,5	25,5
Доведение доли Казахстана в морской перевозке сухих и паромных грузов из портов Актау и Курык	%	МИР, ТОО «НМСК «КМТФ», KTZExpress-shipping			10	10	25	30
Объем перевозок грузов на внутренних водных путях	млн. тонн	МИР			1,2	1,2	1,3	1,4
Доведение общего количества судов специального водного транспорта Комитета транспорта до 27 ед.	ед.	МИР			11	17	22	27
Гражданская авиация								
Увеличение объема транзитных авиаперелетов	млн.сам. км.	МИР			165,4	168,7	172,1	175,5
Увеличение числа регулярных международных воздушных сообщений	ед.	МИР			89	91	93	95
Доля районных центров, имеющих местные воздушные линии, от общего количества районных центров в стране (175)	%	МИР			1,14	4	5,7	8,6
Количество пассажиров в обслуженных аэропортах Республики Казахстан	млн. пасс.	МИР			12,9	14,1	15,1	16,2

Количество перевезенных пассажиров региональными воздушными линиями	тыс. пасс.	МИР, акиматы областей и г.г. Астана и Алматы				6	86	170
Количество аэропортов, имеющих категорию ИКАО	ед.	МИР			14	14	14	15
Количество транзитных авиапассажиров до 1,6 миллиона к 2020 году	тыс. пасс.	МИР				900	1200	1600
Снижение административных барьеров на транспорте								
Модернизация автомобильных и техническое дооснащение пунктов пропуска на внешней границе ЕАЭС	%	МФ, ПС КНБ			-	22	44	66
Строительство и реконструкция автомобильных дорог от линии Государственной границы Республики Казахстан до пунктов пропуска на внешней границе ЕАЭС (от 0,05 до 5 км)	%	МИР			-	30	70	100
Улучшение позиции по показателю «Эффективность таможни» в индексе эффективности логистики Всемирного Банка	место	КГД МФ			90		60	
Улучшение позиции Казахстана в индексе эффективности логистики (LPI) Всемирного Банка	место	МИР, «КТЖ»			60		50	
Увеличение объема транзитных контейнерных перевозок до 2 млн. ДФЭ в 2020 году	тыс. ДФЭ	МИР, «КТЖ»				347	536	1243

В Программе имеется раздел «Развитие транспортно-логистической инфраструктуры», в котором подробно описываются предлагаемые меры по развитию отдельных видов транспорта.

✓ **Строительство автомобильных дорог**

В рамках данной Программы предусмотрены меры по сокращению физических и «экономических расстояний» между регионами, в первую очередь, между формирующимися городами-хабами; в период с 2015 по 2020 годы предусмотрено строительство и реконструкция порядка 6 тыс. км автомобильных дорог республиканского значения 1-ой и 2-ой категорий; планируется развивать придорожный сервис, соответствующий Национальному стандарту Республики Казахстан «Дороги автомобильные общего пользования; в рамках развития автодо-

рожной отрасли будет рассмотрена возможность внедрения платности на 6,2 тыс. км автодорог республиканского значения до 2020 года.

✓ Развитие железнодорожного сектора и логистики

Основной задачей на ближайший период является создание конкурентоспособных условий сухопутного маршрута по сравнению с морским, поскольку стоимость и время доставки относятся к основным его преимуществам.

В этих целях в рамках автоматизированной системы управления «Магистраль» будет:

- создана современная сеть транспортно-логистических центров как внутри страны, так и за рубежом;
- обеспечено дальнейшее развитие смешанных (мультимодальных) перевозок в стране;
- усовершенствована система формирования и регулирования тарифов на услуги магистральной железнодорожной сети и разработана новая методология тарифообразования на услуги магистральной железнодорожной сети;
- внедрен комплекс мобильных диагностических средств.

Планируется закупить порядка 223 новых пассажирских вагонов, в том числе доступных для инвалидов.

Вместе с тем, уже внедрена целевая модель организации управления железнодорожной отраслью. Для этого перевозочная деятельность и магистральная железнодорожная сеть разделены и включают три вида деятельности:

- грузовые перевозки;
- пассажирские перевозки;
- услуги магистральной железнодорожной сети.

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

Национальные перевозчики будут входить в состав холдинговой структуры АО «НК «КТЖ» наряду с компанией – оператором инфраструктуры.

Снижение нарушений безопасности движения поездов будет реализовываться за счет усиления контроля в сфере безопасности на железнодорожном транспорте и приведения законодательной базы по вопросам безопасности движения в соответствие с требованиями технических регламентов ЕАЭС.

Для железнодорожного транспорта Программой установлены показатели прямых результатов «Количество независимых крупных операторов в области грузовых и пассажирских перевозок с долей на рынке не менее 7 % для каждого оператора» на 2019 год 5 ед. Таким образом, в 2019 году 35 % доли рынка железнодорожных услуг предполагается передать крупным операторам (частным перевозчикам). При таком дроблении рынка эффективно осуществлять маршрутные перевозки и повагонные отправки. Однако перевозки малых партий грузов становятся затратными, соответственно субъекты малого и среднего предпринимательства понесут потери.

Другим важным прямым показателем является «Увеличение скорости транзитных контейнерных поездов, следующих из Китая в Европу через территорию Республики Казахстан» к 2019 году до 1050 км/сутки. При этом, в Правилах технической эксплуатации скорость в грузовом движении декларируется на уровне 90 км/час. Следует отметить, что китайские железные дороги планомерно развиваются и модернизируются по трем базовым направлениям. Первое: базовая инфраструктура должна обеспечить перевозку грузов со скоростью 160 км/час. В настоящее время грузовые поезда между сухими портами Сиань и Урумчи движутся со скоростью 120 км/час. Второе: развитие высокоскоростного пассажирского движения и повышение скорости перевозок до 400 км/час. Третье: развитие тяжеловесных полигонов, в частности широкое применение тяжеловесных поездов и инновационных подвижных составов с нагрузкой на ось 30 тонн и более.

Надо ориентироваться на китайские стратегические задачи и планируемые технические параметры. Достигнутые казахстанской железнодорожной отраслью результаты (рост транзитных и контейнерных перевозок) обеспечены заинтересованностью и финансовой поддержкой китайских партнеров на центральном и региональном уровнях. Их главное требование к казахстанским партнерам - развитие железнодорожной инфраструктуры. Создание нового уровня наземной инфраструктуры на маршрутах Китай – Европа – Китай позволит рационально распределить растущий товарооборот между морскими и наземными коридорами выйти на стабильные объемы позволяющие получать высокие доходы. Поэтому требуются значительные инвестиции, корректировка планов и отраслевых стратегий.

✓ Развитие автомобильного транспорта

В рамках Программы будет проведена работа по строительству новых автовокзалов и автостанций в городах и районных центрах, пунктов обслуживания пассажиров в населенных пунктах (села); будут приняты меры по усилению контроля проезда иностранных автотранспортных средств по территории Казахстана; дальнейшее расширение географии перевозок грузов путем заключения межправительственных соглашений с иностранными государствами и участия в международных договорах в области автомобильного транспорта.

✓ Развитие водного транспорта

Программой планируется создание многофункциональной паромной транспортной системы; создание навигационных систем, в задачи которых будут входить управление движением судов и координация поисково-спасательной деятельности; наращивание торгового флота, в том числе сухогрузного с обеспечением управления данными судами казахстанскими моряками; снижение к 2020 году дефицита граждан в составе казахстанских судов до 35 %, обновление 10 судами технического флота, которыми обеспечиваются безопасные габариты судового хода, и приняты меры по реконструкции судоходных шлюзов.

✓ Развитие гражданской авиации

В рамках Программы будут реализованы инфраструктурные проекты, которые позволят привести аэропорты в соответствие с международными стандартами ИКАО; продолжена работа по утверждению предельных уровней тарифов со сроком пять и более лет с учетом инвестиционных программ на регулируемые услуги аэропортов; к 2020 году будет достигнуто количество транзитных авиапассажиров до 1,6 млн. пассажиров за счет реализации мероприятий по упрощению визового режима для граждан стран с высоким транзитным потенциалом; приняты меры по развитию аэродромов для местных воздушных линий с возможностью приема воздушных судов от 10 до 50 тонн; будут решены вопросы обновления парка самолетов региональных авиаперевозчиков и разработана отраслевая программа уполномоченного органа в сфере развития гражданской авиации; будет внедрен стандарт безбумажного документооборота по грузовым авиаперевозкам «e-freight».

✓ Снижение административных барьеров на транспорте

В рамках реализации 38-го шага Плана нации «100 конкретных шагов» - пяти институциональных реформ будет реализован проект по внедрению принципа «Единого окна»; в целях введения информационной системы электронного декларирования товаров при экспорте и импорте будет внедрена автоматизированная система таможенной очистки товаров и введены электронные сопроводительные накладные на товары при импорте всех товаров и их перемещении по территории Республики Казахстан с одновременной отменой бумажной формы товарно-транспортных накладных; будут созданы координационные комитеты (консорциумы) собственниками магистральных и терминальных инфраструктур и транспортными компаниями для своевременного принятия решений по привлечению дополнительных грузопотоков и проведения согласованной тарифной политики; до 2019 года планируются модернизация и техническое дооснащение 24 пунктов пропуска, в том числе 11 автомобильных, 12 воздушных и 1 железнодорожного; будет проработан вопрос строительства и реконструкции подъездных дорог с предоставлением возможности для перестроения транспортных средств до въезда на территорию в автомобильные пункты.

В среднесрочной перспективе планируется установка 18 систем взвешивания в девяти регионах Казахстана (Карагандинская, Восточно-Казахстанская, Кызылординская, Западно-Казахстанская, Актюбинская, Мангистауская, Атырауская, Акмолинская, Жамбылская области), которые будут охватывать все шесть международных коридоров. Всего до конца 2019 года будет рассмотрена возможность установки 68 систем взвешивания.

Программой планируется создание интеллектуальной транспортной системы (далее – ИТС) с применением достижений в аэрокосмической отрасли; для получения данных видеонаблюдения за городскими и междугородними автомобильными дорогами, железнодорожными переездами в режиме реального времени, а также проведения видеоаналитики и разбора видеoinформации будет апробирован модуль «Видеонаблюдение»; в рамках внедрения проекта ИТС будут рассмотрены вопросы применения цифровых технологии, таких как Big Data, блокчейн; для повышения транзитного потенциала страны будет внедрена система управления дорожными активами; с целью снижения времени реагирования экстренных оперативных служб при дорожно-транспортных происшествиях на автомобильных дорогах и

увеличения результативности спасательных мероприятий будет внедрена система экстренного вызова при авариях и катастрофах.

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

В целях развития системы электронного таможенного декларирования в настоящее время доработана информационная система ТА-ИС-2 и Web-декларант для обеспечения возможности подачи декларации на товары по таможенной процедуре экспорта товаров в электронном виде.

Для эффективного проведения таможенного контроля с переносом акцента на проведение таможенного контроля на этап после выпуска товара будут приняты меры для максимального приближения к основным принципам, определенным Киотской конвенцией об упрощении и гармонизации таможенных процедур и рамочными стандартами обеспечения безопасности и облегчения мировой торговли.

В целях покрытия потребностей в обеспечении транзитных перевозок подвижным составом и повышения вовлеченности субъектов частного предпринимательства будут осуществляться меры по стимулированию производства фитинговых платформ, грузовых вагонов и локомотивов, а также приобретению их в лизинг отечественными операторами. При этом планируется, что 30 % потребного парка будет приобретаться частными операторами.

Для повышения конкурентоспособности основных транзитных маршрутов необходимо модернизировать железнодорожную инфраструктуру Казахстана. Учитывая предполагаемый кратный рост транзитных контейнерных поездов, будет проведена работа по модернизации ряда железнодорожных участков и строительству вторых путей для расширения «лимитирующих» участков железнодорожной инфраструктуры по ключевым транзитным направлениям. В этой связи, в среднесрочной перспективе модернизацией будут охвачены три основных коридора: Достык – Жезказган – Илецк, Достык – Тобол – Илецк, Алтынколь – Шалкар – Болашак.

В рамках реализации задачи по повышению уровня сервиса планируется обеспечить соответствующий уровень услуг, оказываемых транспортными компаниями. Для этого будет регулярно проводиться оценка уровня компетенции экспедиторов и брокеров, а также подго-

товка и обучение специалистов транспортно-логистического комплекса по международным стандартам.

✓ Развитие индустриальной инфраструктуры и инфраструктуры туризма

Приоритетной задачей в рамках Программы является завершение строительства инфраструктуры СЭЗ «НИНТ» и «Хоргос-Восточные ворота». Для повышения эффективности управления СЭЗ и их привлекательности для инвесторов будут привлечены профессиональные компании международного уровня.

Для дальнейшего развития логистического потенциала СЭЗ «Хоргос Восточные ворота» в 2018 году будет начато строительство современных складских помещений класса А. В рамках задачи развития инфраструктуры других СЭЗ в период 2015-2018 годы будет проработан вопрос по завершению строительства инфраструктуры СЭЗ «Павлодар», СЭЗ «Морпорт Актау», СЭЗ «Парк инновационных технологий», СЭЗ «Астана – новый город».

Также, будут проработаны вопросы по ремонту и реконструкции автомобильных дорог, ведущих к ключевым природным достопримечательностям и объектам историко-культурного наследия; модернизации существующей железнодорожной инфраструктуры, существующих и строительству новых аэропортов; открытию дополнительных авиарейсов, в том числе в сфере малой авиации.

1.4. «План нации - 100 шагов» по реализации пяти институциональных реформ

В числе 5-ти Президентских реформ в третьей «Индустриализация и экономический рост» предусмотрены шаги 58, 65, 66, 67 и 68 по развитию транспортно-логистического комплекса.

Шаг 58 «Привлечение стратегических (якорных) инвесторов для создания единого оператора по содержанию и развитию дорожно-транспортной инфраструктуры».

Шаг 65 «Интеграция Казахстана в международные транспортно-коммуникационные потоки. Запуск проекта по созданию мультимодального транспортного коридора «Евразийский трансконтинентальный коридор», который позволит осуществить беспрепятственный транзит грузов из Азии в Европу. Транспортный коридор будет проходить: первое направление - через территорию Казахстана, Российской

Федерации и далее в Европу. Второе направление - через территорию Казахстана от Хоргоса до порта Актау, далее по Каспийскому морю в Азербайджан, а затем через Грузию. Привлечение к проекту в будущем Азиатского банка инфраструктурных инвестиций, созданного в конце 2014 года».

Шаг 66 «Создание международного авиационного хаба. Под Алматы с привлечением стратегического инвестора будет построен новый международный аэропорт, соответствующий мировым стандартам».

Шаг 67 «Развитие авиаперевозчика «Эйр Астана» и национальной компании «КТЖ» как крупных международных операторов. «Эйр Астана» сосредоточится на международных направлениях и откроет новые направления в основные финансовые центры мира (Нью-Йорк, Токио, Сингапур). Развитие «Эйр Астаны» будет гармонизировано с планами «КТЖ» по развитию альтернативных маршрутов, что позволит снизить стоимость доставки груза более чем в два раза».

Шаг 68 «Улучшение эффективности государственного регулирования авиаперевозок для повышения привлекательности авиатранзита через Казахстан. Деятельность Комитета гражданской авиации будет ориентирована на модели Британского государственного агентства гражданской авиации и Агентства безопасности авиации ЕС».

1.5. Государственная программа индустриально-инновационного развития Республики Казахстан на 2015-2019 годы, утверждена Указом Президента Республики Казахстана № 874 от 1 августа 2014 г.

В Государственной программе индустриально-инновационного развития Республики Казахстан на 2015-2019 годы определены ниже следующие задачи по созданию и совершенствованию инфраструктурной поддержки ускоренной индустриализации страны:

- доступность и качество в сфере транспортной, энергетической и производственной инфраструктуры;
- создание высокоэффективной транспортно-логистической системы Казахстана и обеспечение ее интеграции в международную транспортную систему;
- обеспечение обоснованных уровней тарифов, способствующих индустриальному развитию.

Планируется реализация ряда промышленных узловых инфраструктурных проектов, способных в полном объеме удовлетворить потребности отечественных предприятий в транспортных и логистических услугах.

1.6. Государственная программа «Цифровой Казахстан» на 2017-2020 годы утверждена Указом Президента Республики Казахстан от 8 января 2013 года №464

Одной из задач предусмотрена «Цифровизация транспорта и логистики». Целевые индикаторы: рост производительности труда по секции «Транспорт и складирование» к 2022 году - 21,2%.

В Программе имеется раздел «Транспорт и логистика». Качественная транспортная и логистическая инфраструктура дает мощный толчок развитию экономики за счет повышения связности территорий и снижения накладных расходов на доставку товаров до места назначения.

Для получения максимального эффекта от развития инфраструктуры сетей связи требуется параллельно развивать транспортную связность территорий как за счет развития всех видов транспортного сообщения и удешевления его стоимости, так и за счет развития инфраструктуры пересылки и доставки грузов.

Таблица 3 – Цифровизация транспорта и логистики

Показатели результатов	Ед. изм.	2016/ 2017	2018	2019	2020	2021	2022
Годовой объем транзитных перевозок грузов, перевозимых контейнерами	Тыс. ДФЭ	104	536	1243	2000	2200	2400
Доля автомобильных дорог республиканского значения, где используются цифровые технологии	%	0,4	0,85	22,8	40	80	100

Основная задача, которую призвана решить цифровизация сектора – увеличение объема транзитных грузоперевозок. Ожидается, что сокращение времени на транзите позволит существенно увеличить объем транзитных грузоперевозок в железнодорожном секторе по всем направлениям из Китая через Казахстан в Европу, Турцию и Иран. Основной эффект будет получен как за счет перехода на электронный документооборот, в том числе в области авиаперевозок, так и благода-

ря внедрению интеллектуальной транспортной системы, которая позволит увеличить объем автогрузоперевозок за счет обеспечения качественной и безопасной дорожной инфраструктуры между регионами Казахстана и в международном сообщении. ИТС объединит функции видеонаблюдения, управления дорожным движением, оповещения водителей о погодных условиях и электронной оплаты транспортных услуг.

Для системной интеграции транспортных средств, инфраструктуры, пользователей и информационных технологий будет разработана ИТС, состоящая из подкомпонентов с их поэтапным внедрением, в том числе комплекс технических средств для автоматизации сбора средств пользования автодорогами, системы безостановочного динамического взвешивания транспортных средств, устанавливаемых на основных автомобильных транспортных коридорах, системы управления дорожным движением. Все это дает возможность информировать водителей о ситуации на дорогах, создавать системы анализа и прогнозирования климатических условий, использовать системы видеомониторинга и выявлять нарушения правил дорожного движения, в том числе обеспечивать беспрепятственный транзит по территории Казахстана.

В сегменте мультимодальных грузовых перевозок базовым условием повышения качества оказываемых услуг станет развитие технической и эксплуатационной интероперабельности грузовых железнодорожных коридоров, базирующееся на реализации цифровых технологий, создающих безбарьерную транспортную среду.

Программа также включает ряд мер по повышению эффективности эксплуатации автодорог, увеличению эффективности железнодорожного транспорта, улучшению прогнозирования пассажиро- и грузопотоков.

1.7. Программы вывода пакетов акций дочерних и зависимых организаций АО «ФНБ «Самрук-Қазына» на рынок ценных бумаг.

Постановлением Правительства Республики Казахстан от 8 сентября 2011 года № 1027 утверждена «Программа вывода пакетов акций дочерних и зависимых организаций АО «ФНБ «Самрук-Қазына» на рынок ценных бумаг». В Программе отмечено, что в группу АО ФНБ «Самрук-Қазына» входит порядка 400 дочерних и зависимых органи-

заций (далее - ДЗО), деятельность которых формирует значительную часть экономики Казахстана. Данные ДЗО осуществляют деятельность в различных секторах экономики, в том числе стратегически важных для будущего экономического развития страны.

Программа «Народное IPO» направлена на предложение гражданам Республики Казахстан акций компаний, деятельность которых в меньшей степени зависит от конъюнктуры на мировых сырьевых рынках. В качестве возможных кандидатов для рассмотрения в Программе являются:

- АО «Air Astana» - крупнейший казахстанский авиаперевозчик;
- АО «НК «Қазақстан темір жолы» - компания, занимающая доминирующее положение по всем видам услуг, связанным с железнодорожными перевозками.

При этом в ходе оценки возможности участия какой-либо дочерней или зависимой организации будет обеспечено сохранение контроля за АО «ФНБ «Самрук-Казына».

Принимая во внимание факт того, что Правительство Республики Казахстан наделено функциями надзора и регулирования, а также устанавливает различные виды тарифов, таможенных пошлин и налоговых сборов, уровень рентабельности и рыночной стоимости компаний может изменяться в значительной степени в зависимости от принимаемых Правительством и государственными органами Республики Казахстан решений.

Тарифы оказывают значительное влияние на доходность компаний, оказываемые услуги которых включены в перечень регулируемых услуг. В сфере естественных монополий и регулируемых рынков осуществляют свою деятельность «ҚТЖ», а также дочерние и зависимые его организации.

Основным методом государственного регулирования субъектов естественных монополий является ценовое регулирование посредством утверждения тарифа (цены, ставки сбора) или их предельного уровня. Долгосрочные тарифы позволят компаниям прогнозировать доходы с более высокой степенью надежности.

1.8. Программа по развитию государственно-частного партнерства в Республике Казахстан на 2011-2015 годы и внесении дополнения в постановление Правительства Республики Казахстан от 14 апреля 2010 года № 302

Основными источниками финансирования инвестиционных проектов, реализуемых с использованием механизма государственно частного партнерства (ГЧП) являются средства частных инвесторов. ГЧП позволит реализовать и развивать потенциал частных инвесторов, привлечь средства институциональных инвесторов и сохранить функции государства в социально значимых секторах экономики. Развитие ГЧП зависит от системного подхода к согласованному и взвешенному применению его механизма.

Программой установлено, что «В настоящее время в Казахстане на стадии реализации находится ряд концессионных проектов в транспортной отрасли:

- строительство и эксплуатация железнодорожной линии «Станция Шар – Усть-Каменогорск»;
- строительство и эксплуатация пассажирского терминала международного аэропорта г.Актау;
- строительство и эксплуатация железнодорожной линии «Ералиев - Курык».

В целях решения задачи по обеспечению эффективного управления и контроля за процессами подготовки и реализации проектов на основе ГЧП будут внесены предложения в части разработки методологии эффективного управления и контроля за процессами подготовки и реализации проектов. На постоянной основе будет проводиться работа по повышению квалификации специалистов по вопросам ГЧП.

Программа отражает общие подходы применения механизма ГЧП при реализации инвестиционных проектов и/или общественно значимых услуг, посредством создаваемых или существующих объектов в различных отраслях. Программа дает общие направления по применению различных контрактов ГЧП, возможных способов организации конкурса, инструментов финансирования, финансовой поддержки со стороны государства.

Вместе с тем, отраслевым органам в рамках государственных или отраслевых программ рекомендуется рассмотреть возможность отражения применения инструмента ГЧП с учетом специфических особенностей каждой отрасли.

Одними из первых успешных концессионных проектов являются строительство и эксплуатация железнодорожной линии «Станция Шар – Усть-Каменогорск», а также пассажирского терминала аэропорта города Актау.

Начато строительство Большой Алматинской кольцевой автодороги (БАКАД). Реализация проекта улучшит экологическое состояние городских и пригородных территорий за счёт снижения нагрузки на транспортную систему г. Алматы, исключит образование транспортных «пробок» на основных дорогах, являющихся «входами» в город.

В июне 2018 г. состоялась церемония подписания Договора ГЧП между Комитетом гражданской авиации МИР РК частным инвестором - консорциумом компаний ООО «ТрансИнфоТех» (РФ), АО «НИКХ «Зерде» и ТОО «SecureTech Corporation» «О внедрении и адаптация информационной системы безбумажного документооборота в области грузовых авиаперевозок «e-freight». Реализация проекта «E-freight» позволит повысить эффективность оформления документации по грузовым авиаперевозкам (перевод порядка 20-и бумажных документов в электронный формат), сократить сроки обработки грузовых авиапотоков (сокращение времени обработки груза в среднем с 1-го дня до 1-го часа) и повысить привлекательность грузовых авиаперевозок и транзита через территорию Республики Казахстан.

Вместе с тем нереализованными концессионными проектами являются строительство железнодорожной линии Ералиево-Курык, электрификация железнодорожных линии Алматы-Актогай, Мойнты-Актогай-Достык, Макат-Кандыагаш, строительство транспортно-логистических центров в регионах Казахстана (Атырау, Павлодар, Орал, Семей и т.д.).

По мнению экспертов юридической фирмы «GRATA» непопулярность концессии в Казахстане обусловлено чрезмерным законодательным регулированием концессионных отношений, что снижает гибкость сторон при реализации проекта. Кроме того, процедура предоставления концессии забюрократизирована и требует больших затрат времени.

Раздел 2. АНАЛИЗ ЭФФЕКТИВНОСТИ ГОСУДАРСТВЕННЫХ ПРОГРАММ

В рамках настоящей исследовательской работы, Союз транспортников Казахстана «KAZLOGISTICS» провел опрос предпринимателей транспортной отрасли касательно действующих государственных программ развития транспорта и инфраструктуры. Респондентам были направлены как общие вопросы по транспорту, так и отдельно по видам транспорта. Результаты, интерпретации и заключения, выраженные ниже, являются мнениями авторов. Результаты опроса не охватывают всех участников транспортно-логистического комплекса и дают только субъективную оценку. Ниже приводятся результаты опроса.

✓ Способствует ли развитию транспортной отрасли Государственная программа по развитию инфраструктуры «Нұрлы Жол» на 2015-2019 годы?

В опросе приняли участие 87 респондента, из них 69 % ответили положительно, по мнению 3,4 % не способствует, 24,2 % затруднились ответить и 3,4 % респондентов ответили, что способствует не в полном объеме.

✓ Необходимо ли разработать стратегию по развитию транспорта Республики Казахстан, включающую все виды транспорта?

В опросе приняли участие 87 респондента, из них 92 % ответили утвердительно, 8 % затруднились ответить.

✓ Удовлетворены ли Вы мерами государственной поддержки субъектов малого и среднего предпринимательства отрасли транспорта?

В опросе приняли участие 88 респондентов, из них 28,4 % ответили, что удовлетворены, 35,2 % не удовлетворены и 36,4 % затруднились ответить.

✓ Какие меры государственной поддержки считаете наиболее эффективными?

В опросе приняли участие 184 респондента, из них 24 % респондентов ответили, что наиболее эффективной мерой является льготное кредитование, 21,7 % - снижение налоговой нагрузки, 8,2 % – льготная аренда помещения, 13,6 % – субсидирование банковской процентной

ставки, 19,5 % – снижение административных барьеров, 12 % – компенсация понесенных расходов, 1 % – затруднились ответить.

Опрос участников рынка транспортных услуг показал необходимость разработки Стратегии по развитию транспорта в Республике Казахстан, включая все виды транспорта.

Основными критериями оценки эффективности государственных программ являются полнота освоения средств бюджета и достижение заданных значений целевых индикаторов. При этом существуют возможности корректировки, как объемов финансирования, так и значений целевых индикаторов.

В Отчете Счетного комитета по контролю за исполнением республиканского бюджета «Об исполнении республиканского бюджета за 2015 год» в разделе «Затраты республиканского бюджета» отмечается, что «На конец 2015 года по затратам не исполнено 16,0 млрд. тенге, в том числе центральными государственными органами не освоено 7,3 млрд. тенге, неиспользованный резерв Правительства составил 7 млрд. тенге (43,8%), экономия бюджетных средств – 1,7 млрд. тенге. При этом годовые значения затрат не выполнены по 14 функциональным группам, в том числе «Транспорт и коммуникации» – на 291,3 млн. тенге (1,8%). В Заключительной части в Разделе «Выводы» отмечается:

«21. При реализации Проекта «Западная Европа - Западный Китай» координация работ заинтересованными государственными органами по отдельным участкам автодороги отсутствовала.

22. В отдельных положениях контрактов на строительство за счет внешних займов не предусмотрены требования законодательства Республики Казахстан в части начала производства работ по строительству дорог и их содержанию».

Таким образом, оценка эффективности госпрограммы становится формальной процедурой.

Анализ эффективности государственных программ, показывает, что ни в одной из них нет целостности развития транспортной системы Республики Казахстан и особенностей развития отдельных видов транспорта. Все проанализированные государственные программы нацелены на развитие транспортной инфраструктуры, как и утвержденные показатели. Вместе с тем отсутствуют программы развития отдельных видов транспорта.

В Государственной программе «Нұрлы Жол» для автомобильного транспорта определен ряд показателей прямых результатов, в том числе: «Доля казахстанских перевозчиков на международном рынке автотранспортных услуг» и «Сокращение доли изношенных автобусов на регулярных пассажирских маршрутах». Однако индикаторы имеются, а мер государственной поддержки не предусматривается. Поэтому целесообразно в качестве индикаторов использовать показатели мер государственной поддержки по обновлению и пополнению парка подвижного состава.

Например, высок износ парка подвижного состава отечественных автомобильных перевозчиков. По состоянию на 01.01.2017 года возраст автомобилей свыше 20 лет составлял 64,8 %, что свидетельствует о низкой обновляемости и пополняемости парка автомобильных перевозчиков. За период 2010-2017 годы парк подвижного состава международных автомобильных перевозчиков вырос с 5831 ед. до 7176, т.е. на 121 %. В то же время парк международных перевозчиков Российской Федерации и Республики Беларусь ежегодно пополняется и составляет соответственно 31 и 11,5 тыс. автомобилей. Таким образом, международные перевозчики Казахстана оказались в неравных условиях по сравнению с перевозчиками стран - членов ЕАЭС, соответственно снижается их конкурентоспособность на рынке международных транспортных услуг.

По данным Комитета транспорта МИР закуп автобусов по регионам Казахстана в 2014 году составил 1109 ед., в 2015 году – 786 ед, и в 2016 год – 524 ед. Как видно из приведенной статистики с каждым годом сокращается обновление подвижного состава. Количество автобусов в Казахстане в 2017 году составило 90430 ед., или 89,5 % от уровня 2013 года. Таким образом, парк автобусов в Казахстане не обновляется и не пополняется.

В государственных программах показатели заданы, а меры государственной поддержки не предусмотрены, в том числе по пассажирскому автомобильному транспорту при перевозке пассажиров на социально-значимых маршрутах. Местные исполнительные органы не могут поднять тарифы на перевозку пассажиров и не хотят субсидировать убытки перевозчиков. В 2016 году субсидирование не осуществлялось в 6 областях и городах республиканского значения (Алматы, Алматинская, Актюбинская, Атырауская, Костанайская и Мангистауская области), в 2017 году в 7 областях и городах республиканского значения (включая г. Астану). По остальным областям субсидирование

осуществлялось, но на низком уровне. Такое положение может повлечь за собой рост социальной напряженности в обществе.

Следует отметить, что Правительством Республики Казахстан в июле 2018 года была утверждена Комплексная программа (дорожная карта) по развитию автобусных перевозок (далее – Комплексная программа). Комплексная программа предусматривает прежде всего на финансовую поддержку автопрома, вместе с тем, в Комплексной программе не предусмотрена ответственность местных исполнительных органов по субсидированию убытков автобусных перевозчиков, осуществляющих перевозки пассажиров на социально-значимых маршрутах, освобождение от КПН и НДС указанных перевозчиков.

В существующих государственных программах отсутствует анализ по видам транспорта за последние 5-10 лет, нет перспективы их развития на среднесрочный и долгосрочный периоды с учетом интеграционных процессов в ЕАЭС и участия в китайской инициативе «Один пояс, один путь». Отсутствует анализ конкурентоспособности отечественных перевозчиков и меры их повышения. Таким образом, в государственных программах не предусматривается такой важный индикатор, как обеспечение конкурентоспособности отечественных перевозчиков.

По всем видам транспорта наблюдается аналогичная ситуация несоответствия показателей прямых результатов с показателями, которые определяли бы перспективные направления их развития. Например, в Государственной программе «Нұрлы Жол» в части железнодорожного транспорта приняты показатели прямых результатов «Износ магистральной железнодорожной сети», «Износ грузового подвижного состава», «Износ пассажирского подвижного состава» и «Увеличение скорости транзитных контейнерных поездов, следующих из Китая в Европу через территорию Республики Казахстан». Однако данные показатели прямых результатов не обеспечивают развитие грузовых железнодорожных перевозок. Необходимо отметить, уже вторую пятилетку железные дороги Китая развиваются и модернизируются по трем базовым плановым направлениям. Первое. Базовая инфраструктура модернизируется под скорость 160 км/час. И уже с 2017 года грузовые поезда между сухими портами Сиань и Урумчи проходят со скоростью 120 км/час. Второе. Развитие высокоскоростного пассажирского движения со скоростью 250-350, а теперь и 400 км/час. И третье. Развитие тяжеловесных полигонов. Тяжеловесные поезда и инновационный подвижной состав с нагрузкой 30 и более

тонн на ось. У нас же, пока, в Правилах технической эксплуатации скорость в грузовом движении декларируется на уровне 90 км/час. И в мероприятиях Госпрограмм и концепций никаких подобных задач и планов нет.

Вместе с тем, из-за отсутствия государственной программы по развитию железнодорожного транспорта, принятая программа по трансформации «КТЖ» не может быть завершена. Вопросы по дальнейшему развитию инфраструктуры (самостоятельно, либо в составе «КТЖ»), вопросы тарифообразования, создания частных перевозчиков, дефицита вагонов и другие остаются нерешенными и требуют участия государства, в том числе в формате государственной программы.

В сфере гражданской авиации в Государственной программе «Нұрлы Жол» определены показатели прямых результатов, направленные на развитие транзитных пассажироперевозок, увеличение числа регулярных международных воздушных сообщений и количества пассажиров в обслуживаемых аэропортах Республики Казахстан. Однако государственная программа не может охватить полностью развитие всей гражданской авиации. Отсутствуют мероприятия по развитию грузовых авиационных перевозок, развитию региональных аэропортов, гарантированного обеспечения авиатопливом отечественных аэропортов и авиакомпаний и т.д. Данный фактор указывает на необходимость разработки стратегии развития отрасли гражданской авиации, которая позволила бы гармонизировать планы развития всех участников авиационной отрасли (аэронавигация, авиакомпания, аэропорты, уполномоченный орган в сфере гражданской авиации).

Кроме того, не смотря на то, что значительная доля авиационных активов находится в ведении АО «ФНБ «Самрук-Казына» (госпакеты акции АО «Эйр Астана», «Qazaqair», аэропортов городов Актобе, Атырау и Павлодар), а также государственные аэропорты городов Астана, Петропавловск, Шымкент, Костанай, Кокшетау (находящихся в доверительном управлении), отсутствует системная комбинация бизнес-процессов и коммерческих стратегий, позволяющая получить синергетический эффект от совместной авиационной деятельности.

Грузовые авиаперевозки не развиваются. Так, в аэропортах Казахстана в 2017 г. обработано 93,7 тыс. тонн груза, из них отечественными авиакомпаниями перевезено 22,5 тыс. тонн груза или 24 %. Следовательно, основная часть грузов перевезено иностранными авиакомпаниями. В региональных аэропортах нет прочной базы для развития грузовых перевозок.

Таким образом, сложившаяся ситуация обуславливает отставание отрасли гражданской авиации от партнеров по ЕАЭС.

По водному транспорту в Государственной программе «Нұрлы Жол» в качестве показателей прямых результатов определены «Увеличение пропускной способности морских портов Казахстана», «Доведение доли Казахстана в морской перевозке сухих и паромных грузов из портов Актау и Курык», «Объем перевозок грузов на внутренних водных путях» и т.д. Однако установленные показатели прямых результатов не обеспечивают развитие морских перевозок, повышение их конкурентоспособности, использование потенциала внутренних водных путей по увеличению объема перевозок грузов. Отсутствие государственной поддержки и защиты отечественных морских перевозчиков, отсутствие законодательных норм по морским портам, отсутствие соответствующей государственной поддержки развития внутреннего водного транспорта, закреплённой в государственной программе, тормозят развитие в целом отрасли водного транспорта, не обеспечивают их конкурентоспособность не только на мировом рынке, но и на рынке ЕАЭС. К примеру, в Российской Федерации в 2002 г. принят Кодекс внутреннего водного транспорта, которым предусматривается развитие инфраструктуры внутренних водных путей, обеспечивающих судоходство. В Казахстане в советский период была создана соответствующая инфраструктура, функционировали судостроительные и судоремонтные заводы в г. Уральск, Семей, Усть-Каменогорск и т.д. В настоящее время судостроительный завод действует только в г. Уральске. Соответственно в Казахстане отсутствует база для ремонта и поддержания судов для внутреннего водного транспорта.

Таким образом, существующие показатели прямых результатов в государственных программах неэффективны, недостаточны и не способствуют решению вопросов развития транспортной отрасли. Более того, ни в одной из государственных программ не заложен механизм контроля над их исполнением. Кроме того, существующая структура государственного управления предполагает концентрацию функций разработки, реализации и оценки государственных программ у ответственных их исполнителей (ведомства). В этом случае сложно обеспечить независимость и объективность оценки государственных программ, так как ведомства заинтересованы только в положительных результатах оценки.

Опыт зарубежных стран показывает, что имеются отдельные государственные программы по развитию транспортной отрасли, вклю-

чающие подпрограммы по отдельным ее видам. Например, государственная политика Российской Федерации в сфере транспорта на долгосрочный период определена в Концепции долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года, в Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года и в Концепции реформирования системы управления внутренними водными путями Российской Федерации. Кроме того, в Российской Федерации реализуется Государственная программа «Развитие транспортной системы» (далее – Госпрограмма), утвержденная постановлением Правительства РФ от 20 декабря 2017 года № 1596. Госпрограмма подготовлена с учетом роли и места транспорта в решении приоритетных задач социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года. Госпрограмма предусматривает использование принципов проектного управления при реализации комплекса мероприятий, направленных на достижение целей государственной политики, определённых документами стратегического планирования в сфере транспорта и дорожного хозяйства.

Цели госпрограммы отражают конечные результаты решения транспортных проблем социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года:

- цель 1 – ускорение товародвижения и снижение транспортных издержек в экономике;
- цель 2 - повышение доступности транспортных услуг для населения;
- цель 3 - повышение конкурентоспособности транспортной системы России на мировом рынке транспортных услуг;
- цель 4 - повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы.

В госпрограмму включено 7 подпрограмм: «Морской и речной транспорт», «Железнодорожный транспорт», «Дорожное хозяйство», «Гражданская авиация и аэронавигационное обслуживание», «Надзор в сфере транспорта», «Комплексное развитие транспортных узлов» и «Обеспечение реализации государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы».

В Республике Беларусь реализуется Государственная программа развития транспортного комплекса Республики Беларусь на 2016–2020 годы (далее – Государственная программа), утвержденная Постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 28 апреля 2016 года №345, целью которой является удовлетворение потребностей населе-

ния и экономики республики в транспортных услугах. Государственной программой предусмотрены два сводных целевых показателя работы транспорта – грузооборот и пассажирооборот, а также девятнадцать целевых показателей, соответствующих решаемым задачам подпрограмм Государственной программы.

Государственная программа включает следующие подпрограммы:

- «Развитие железнодорожного транспорта Республики Беларусь»;
- «Развитие автомобильного, городского электрического транспорта и метрополитена Республики Беларусь»;
- «Развитие внутреннего водного и морского транспорта Республики Беларусь»;
- «Развитие гражданской авиации Республики Беларусь».

Оценка эффективности реализации Государственной программы проводится ежегодно. Результаты оценки представляются в составе годового отчета Министерства транспорта и коммуникаций о ходе реализации Государственной программы. Оценка осуществляется в два этапа путем расчета, по формулам, приведенным в тексте Государственной программы. На первом этапе оценивается эффективность реализации подпрограмм. На втором этапе оценивается эффективность реализации Государственной программы, которая определяется с учетом степени достижения цели Государственной программы и эффективности реализации подпрограмм.

Уполномоченному государственному органу Республики Казахстан при разработке государственной программы необходимо изучать опыт зарубежных стран и устанавливать в программах те целевые индикаторы, которые обеспечат не только развитие отрасли, но и повысят конкурентоспособность отечественных транспортных компаний.

В настоящее время контроль над исполнением государственных программ развития транспорта и инфраструктуры и оценки их эффективности осуществляют уполномоченные государственные органы: Министерство по инвестициям и развитию и Министерство национальной экономики Республики Казахстан. Однако качество и полнота реализации отдельных мероприятий государственных программ вызывает у общественности критику и соответственно недоверие к администраторам государственных программ.

Отсутствие глубокого анализа и стратегии развития отраслей транспорта и транспортного комплекса вынуждают ведомства форми-

ровать программы на основе среднесрочных планов национальных компаний без предварительной оценки их целесообразности и эффективности для экономики. Необходимо обязать государственные ведомства формировать стратегии отраслей, согласовывать с заинтересованными организациями. Такие отраслевые стратегии должны браться за основу при разработке государственной программы.

Раздел 3. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ

3.1. Законодательство

Железнодорожный транспорт Казахстана регулируется:

- Законом Республики Казахстан «О железнодорожном транспорте» от 8 декабря 2001 года № 266. Настоящий Закон регламентирует отношения между перевозчиками, участниками перевозочного процесса, государственными органами, пассажирами, отправителями, получателями, грузоотправителями, грузополучателями, другими физическими и юридическими лицами при осуществлении перевозки пассажиров, багажа, грузов, грузобагажа и почтовых отправлений железнодорожным транспортом;

- Постановлением Правительства Республики Казахстан «О ратификации протокола о внесении изменений в соглашение между правительством Республики Казахстан и правительством Российской Федерации об особенностях правового регулирования деятельности предприятий, учреждений и организаций железнодорожного транспорта». Данным постановлением утверждено соглашение, предусматривающее, что Стороны признают имущество железнодорожного транспорта, входящее в состав железных дорог государства одной Стороны, но расположенное на территории государства другой Стороны, собственностью государства первой Стороны и регулирует взаимоотношения Сторон;

- Постановлением Правительства Республики Казахстан «Об утверждении перечня станционных путей магистральной железнодорожной сети»;

- Законом Республики Казахстан «О естественных монополиях и регулируемых рынках». Данный Закон регулирует отношения между субъектами естественных монополий и потребителями их услуг».

С основными приказами, регулирующими деятельность на железнодорожном транспорте можно ознакомиться на сайте (www.adlet.kz).

Также 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.

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

3.2. Анализ исполнения государственных программ

3.2.1. Анализ исполнения прямых показателей «Государственная программа инфраструктурного развития «Нұрлы жол» на 2015-2019 годы»

Цель программы: формирование единого экономического рынка путем интеграции макрорегионов страны на основе выстраивания эффективной инфраструктуры на хабовом принципе, интеграция транспортной инфраструктуры в международную транспортную систему, реализация транзитного потенциала для обеспечения долгосрочного экономического роста Казахстана. Определены целевые индикаторы в частности увеличение объема транзитных грузов по территории Республики Казахстан, в том числе железнодорожным и автомобильным видами транспорта. По итогам 2017 года при плане 16,9 млн. тонн, фактический объем перевозок составил – 18,1 млн. тонн, в том числе:

- железнодорожный транспорт - 16 млн. тонн (план - 15,5 млн. тонн);
- автомобильный транспорт - 2,1 млн. тонн (план – 1,4 млн. тонн);
- водный транспорт - 0,005 млн. тонн (план – 0,002 млн. тонн).

Программой поставлена задача - сформировать современную транспортную инфраструктуру Казахстана, а также обеспечить ее интеграцию в международную транспортную систему. Определены показатели прямых результатов, в частности - среднее время в пути между городами-хабами в одном направлении в результате реализации автодорожных проектов должна составить 110 часов. Поставленная задача исполнена. Сокращение времени в пути обеспечено за счет открытия движения на участках Алматы-Капшагай-Талдыкорган, Астана-Темиртау, Шымкент-Тараз.

Таблица 4 - Показатели прямых результатов.

Показатели	План	Факт	Примечание
Износ магистральной железнодорожной сети	58 %	57 %	
Износ грузового подвижного состава	43 %	-	
Износ пассажирского подвижного состава	44 %	-	
Соответствие железнодорожных вокзалов требованиям национальных стандартов	32 %	33 %	
Количество независимых крупных операторов в области грузовых и пассажирских перевозок с долей на рынке не менее 7 % для каждого оператора	4 ед	5 ед.	
Снижение количества случаев нарушений безопасности движения поездов по отношению к объему перевозок (на 1 млн. тн/км брутто)	0,8 %	0,11 %	
Увеличение скорости транзитных контейнерных поездов, следующих из Китая в Европу через территорию Республики Казахстан	980 км	1070 км	
Строительство вторых путей на участке «Алматы-1 – Шу»			Исполнен
Строительство ж/д линии «Жезказган-Бейнеу» (1039,73 км – эксплуатационная длина)			Исполнен
Капитальный ремонт пути и сплошная замена рельсовой колеи			Срок реализации 2015-2019 г.г. План на 2017 г. исполнен
Модернизация и развитие железнодорожной инфраструктуры			Срок реализации 2015-2019 г.г. План на 2017 г. исполнен

Приобретение грузовых вагонов			<i>Срок реализации 2015-2019 г.г. План на 2017 г. исполнен</i>
Капитальный ремонт грузовых вагонов			<i>Срок реализации 2015-2019 г.г. План на 2017 г. исполнен</i>
Рассмотрение возможности лизингового финансирования грузовых вагонов отечественного производства			
Приобретение пассажирских вагонов Тальго			<i>Срок реализации 2015-2019 г.г. План на 2017 г. исполнен</i>
Капитальный ремонт железнодорожных вокзалов			<i>Срок реализации 2015-2019 г.г. План на 2017 г. исполнен</i>
Развитие железнодорожного узла Астаны, включая строительство вокзального комплекса			<i>Срок реализации 2015-2019 г.г. План на 2017 г. исполнен</i>
Проведение обследования железнодорожных вокзалов на соответствие требованиям национальных стандартов			<i>Срок реализации 2016-2019 г.г. План на 2017 г. исполнен</i>
Субсидирование железнодорожных пассажирских перевозок по социально-значимым сообщениям			<i>Срок реализации 2015-2019 г.г. План на 2017 г. исполнен</i>
Обеспечение проверки железнодорожных путей на соответствие требованиям законодательства Республики Казахстан по обеспечению безопасности движения на железнодорожном транспорте при их эксплуатации	5000 км	10596	
Обеспечение проверки железнодорожного подвижного состава на соответствие требованиям законодательства Республики Казахстан по обеспечению безопасности движения на железнодорожном транспорте при их эксплуатации	12000 км	17025 км	

Источник: официальный сайт Комитета транспорта МИР РК

Анализ исполнения прямых показателей программы «Нұрлы Жол» по железнодорожному транспорту демонстрирует неисполнение таких важных показателей, как: износ грузового и пассажирского подвижного состава. Необходимо отметить, что износ парка вагонов напрямую связан с ростом объема перевозок пассажиров и грузов ж.д.транспортом.

Кроме того, в отчете отсутствуют причины, объясняющие неисполнения показателей прямых результатов по железнодорожному транспорту, а также измеримость показателей. К примеру, каким образом подтверждается исполнение показателя «Субсидирование железнодорожных пассажирских перевозок по социально-значимым со-

общениям». Отсутствие четких и понятных показателей приводит к сложностям в проведении полноценной оценки эффективности, утвержденных показателей.

3.2.2. Анализ исполнения Плана нации – 100 шагов

Для развития железнодорожного транспорта и интеграции в международные транспортные потоки установлены плановые показатели в Шаге 65.

По данным Министерства по инвестициям и развитию проведена работа по интеграции Казахстана в международные транспортно-коммуникационные потоки и запуску мультимодального транспортного коридора «Евразийский трансконтинентальный коридор», который позволит осуществить беспрепятственный транзит грузов из Азии в Европу. Транспортный коридор проходит по 2 направлениям:

- по первому направлению коридор функционирует в полном объеме и наблюдается ежегодный рост контейнерных перевозок в 2 раза, которые осуществляются в рамках Объединенной транспортно-логистической компании (ОТЛК);
- по второму направлению коридор также функционирует и осуществляется в рамках Координационного комитета ТМТМ (Транскаспийский международный транспортный коридор), Соглашения о международном транспортном коридоре «Север-Юг» и Международного коридора ТРАСЕКА.

В августе 2018 года официально открыт мультимодальный транспортный хаб - порт Курык. Однако, не сформированы условия наращивания грузопотока на юг, несмотря на интерес китайских компаний, существуют разногласия между учредителями ТМТМ в вопросах согласованных действиях по тарифной политике, беспрепятственного проезда по территории участников маршрута, отсутствуют стратегические планы по повышению объемов перевозок и развитию маршрута.

3.2.3. Анализ исполнения Государственной программы индустриально-инновационного развития Республики Казахстан на 2015-2019 годы

«КТЖ» совместно со стратегическими партнерами были построены крупные заводы по производству подвижного состава, материалов верхнего строения и комплектующих. Кластер железнодорожного ма-

шиностроения включает 189 предприятий малого и среднего бизнеса по производству продукции, комплектующих, материалов и запасных частей. Создано свыше 12-ти тысяч новых рабочих мест, освоено 5 120 наименований железнодорожной продукции. Уровень казахстанского содержания в выпускаемой продукции составляет от 40% до 80%. В настоящее время активно проводится работа по модернизации и расширению линейки выпускаемой продукции.

Таблица 5 – Прогноз экспорта продукции на 2017-2020 гг.

Наименование продукции	Количество	Общая стоимость, млрд. тенге
Магистральные электровозы KZ-8A, KZ-4A, ед	78	168,6
Магистральные тепловозы ТЭП33А, ТЭ33А, ед	149	244,5
Пассажирские вагоны, ед	58	20,3
Рельсы, тыс. тонн	331.	68,5

Источник: «КТЖ»

В сравнении двух государственных программ, затрагивающих интересы железнодорожного транспорта, можно проследить тенденцию высокого уровня исполнения показателей ГПИИР на 2015-2019 годы и в противовес неисполнение ряда показателей программы «Нұрлы Жол» - основного программного документа транспортной отрасли.

Необходимо отметить, что оценка эффективности показателей государственных программ представляет собой процесс, который определяет результаты завершенных или реализуемых проектов с точки зрения основных критериев и дает рекомендации о дальнейшей реализации проектов. Основные критерии оценки это: эффективность; результативность; воздействие; и значимость.

Отсутствие полноценной информации о ходе реализации программ и исполнения закрепленных показателей, а также размытость некоторых показателей, приводит к трудности проведения полноценной оценки реализации государственных программ.

3.3. Анкетирование: вопросы и ответы

• *Как бы Вы охарактеризовали деятельность органов власти на рынке услуг по перевозке грузов и пассажиров железнодорожным транспортом?* Ответы:

- органы власти помогают бизнесу на рынке услуг по перевозке грузов и пассажиров железнодорожным транспортом своими действиями (30,3 % респондентов);

- органы власти ничего не предпринимают (8,8 %);
- органы власти не предпринимают каких-либо действий, но их участие необходимо (20,4 %);
- органы власти мешают бизнесу своими действиями (3,8%);
- в чем-то органы власти помогают, в чем-то мешают (36,7 %).
- *Оцените состояние административных барьеров ведения текущей деятельности и открытия нового бизнеса по перевозке грузов и пассажиров железнодорожным транспортом.* Ответы:
 - имеются непреодолимые административные барьеры ведения текущей деятельности и открытия нового бизнеса по перевозке грузов и пассажиров железнодорожным транспортом (21,6 % респондентов);
 - административные барьеры имеют тенденцию к снижению (44,6 %);
 - административные барьеры имеют тенденцию к увеличению (19 %);
 - административные барьеры отсутствуют (14,8 %).
- *Какие из административных барьеров являются наиболее существенными на рынке услуг по перевозке грузов и пассажиров железнодорожным транспортом?* Ответы:
 - нестабильность законодательства, регулирующего предпринимательскую деятельность, является наиболее существенными на рынке услуг по перевозке грузов и пассажиров железнодорожным транспортом (17,6 % респондентов);
 - сложность / затянутость процедуры получения лицензий, средств государственной поддержки, разрешений, согласований и т.д. (26,4 %);
 - коррупция (взятки, дискриминация и предоставление преференций отдельным лицам) (25,3 %);
 - ограничение / сложность доступа к закупкам компаний с госучастием и субъектов естественных монополий (6,6 %);
 - ограничение / сложность доступа к поставкам товаров, оказанию услуг и выполнению работ в рамках госзакупок (7,7 %);
 - отсутствуют ограничения (16,4 %).
- *Сталкивалась ли Ваша организация с препятствиями в связи с выходом на рынок услуг по перевозке грузов и пассажиров железнодорожным транспортом?* Ответы:
 - особых препятствий не было в связи с выходом на рынок услуг по перевозке грузов и пассажиров железнодорожным транспортом (72,7 %);

- сталкивались с небольшими препятствиями (24,2 %);

- сталкивались с большими препятствиями (3 %).

- *Нужны ли частные перевозчики на рынке железнодорожных услуг?* Ответы:

- частные перевозчики нужны, тем самым развивается конкуренция (68,7 %);

- нет, не нужны, перевозкой грузов должно заниматься национальный перевозчик АО «КТЖ-ГП» (31,3 %).

- *Кто должен нести расходы за задержку вагонов (цистерн) в случае обнаружения таможенными органами нарушений?* Ответы:

- расходы за задержку вагонов (цистерн) в случае обнаружения таможенными органами нарушений должен нести грузоотправитель (34,9 % респондентов);

- грузополучатель (7 %);

- перевозчик (39,5 %);

- экспедитор (17,4 %)

Анализ анкет респондентов показывает, что несмотря на проводимые реформы на железнодорожном транспорте, сохраняются административные барьеры и возникают препятствия при выходе на рынок железнодорожных услуг. Кроме того, важна роль и участие государственных органов в оказании помощи бизнесу, что отмечают 20,4 % респондентов, ответившие, что органы власти не предпринимают каких-либо действий, но их участие необходимо.

3.4. Анализ статистических данных

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

В 2017 году наблюдается рост грузооборота железнодорожным транспортом в сравнении с 2016 годом на 9,6% (без учета порожнего пробега вагонов).

Во внутриреспубликанском направлении рост грузооборота составил 10% за счет увеличения погрузки: уголь на 8 349 тыс. тонн; железная руда на 1 470 тыс. тонн; строительные грузы на 2 885 тыс. тонн; цветная руда на 2 362 тыс. тонн; удобрения на 701 тыс. тонн.

Грузооборот в экспортном направлении увеличился на 8% за счет роста следующих показателей: уголь на 2 875 тыс. тонн в Российскую Федерацию и ЕС; железная руда на 1 337 тыс. тонн в направлении Российской Федерации; химикаты на 326 тыс. тонн в направлении Бермудских островов, Украины; черные металлы на 344 тыс. тонн в направлении Российской Федерации, Узбекистана, Японии; удобрения на 285 тыс. тонн в направлении Российской Федерации.

Рост импорта составил 13% и произошел за счет увеличения следующих показателей: черные металлы на 391 тыс. тонн; строительные грузы на 198 тыс. тонн; пиломатериалы на 194 тыс. тонн; цемент на 136 тыс. тонн; шлаки металлургические на 45 тыс. тонн, кокс каменноугольный на 152 тыс. тонн.

Транзит в 2017 году вырос на 13% в сравнении с 2016 годом. Рост транзитных перевозок произошел за счет увеличения перевозок нефтепродуктов на 230 тыс. тонн; химикатов на 61 тыс. тонн; удобрений на 239 тыс. тонн; черных металлов на 261 тыс. тонн.

Таблица 6 - Перевозки грузов железнодорожным транспортом за период с 2013 по 2017 гг., тыс.тонн

Направление	2013	2014	2015	2016	2017
Республика	156 334	154 185	147 046	144 241	160 713
Экспорт	101 577	88 598	73 716	71 478	78 013
Импорт	19 691	16 472	16 793	15 444	17 391
Транзит	16 001	16 006	13 955	13 039	16 002
Итого	293 602	275 261	251 509	244 202	272 117

Источник: АО «НК «КТЖ»

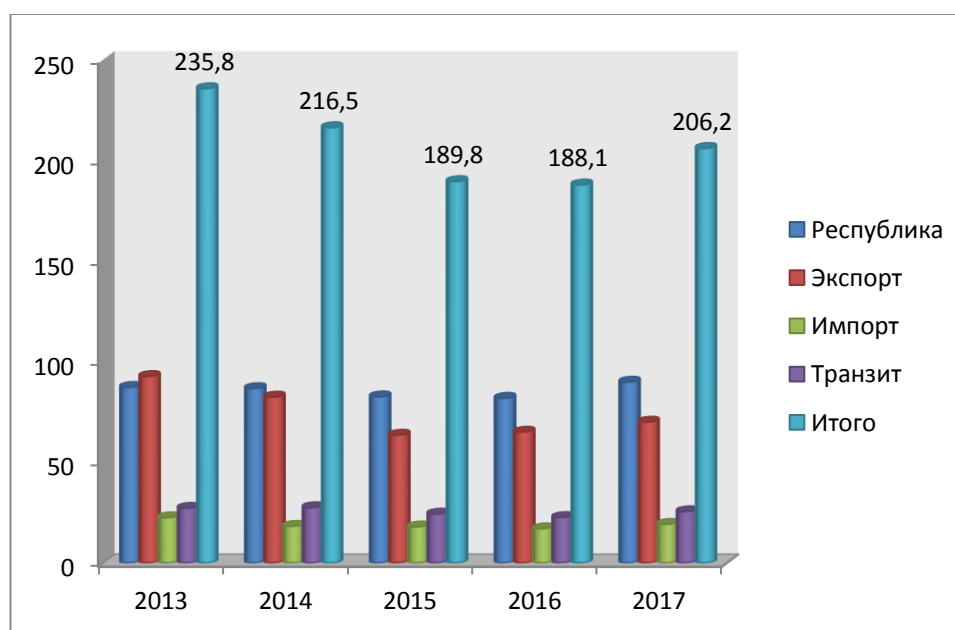


Рисунок 1 - Динамика грузооборота железнодорожным транспортом, млрд. ткм

Таблица 7 - Грузооборот железнодорожным транспортом, млрд. ткм

Направление	2013	2014	2015	2016	2017
Республика	87,8	87,2	83,1	82,4	90,4
Экспорт	93,2	83,0	64,0	65,5	70,5
Импорт	22,8	18,5	18,2	17,3	19,5
Транзит	27,5	27,8	24,6	22,9	25,8
Итого	235,8	216,5	189,8	188,1	206,2

Источник: АО «НК «КТЖ»

Таблица 8 - Динамика перевозок грузов по новым железнодорожным линиям

Железнодорожные линии	Единицы измерения	2013	2014	2015	2016	2017
Жетыген – Хоргос	млн. тонн	1,7	2,3	0,9	1,4	1,6
	количество поездов	1 924	1 942	1 343	1420	2095
Узень – Болашак	млн. тонн	0,3	1,1	0,6	0,7	0,8
	количество поездов	305	719	456	418	475
Шалкар – Бейнеу	млн. тонн	-	0,2	2,8	3,7	4,9
	количество поездов	-	95	1 486	1883	2410
Жезказган – Саксаульская	млн. тонн	-	0,2	3,6	4,3	3,9
	количество поездов	-	102	1 780	3117	2509
Аркалык – Шубарколь	млн. тонн	-	0,6	3,5	3,7	5,7
	количество поездов	-	343	1 451	1382	2401

Источник: АО «НК «КТЖ»

За первые 40 месяцев эксплуатации по новым железнодорожным линиям Жезказган - Бейнеу и Аркалык - Шубарколь пропущено 37,2 млн. тонн грузов или 18 859 грузовых поездов.

Динамика перевозок грузов железнодорожным транспортом демонстрирует устойчивое снижение объема перевозок, начиная с 2013 года. И, несмотря на рост перевозок грузов железнодорожным транспортом в 2017 году в сравнении с 2016 годом на 11,4%, объем перевозок грузов в 2017 году ниже уровня 2013 года на 7,3%.

Последний этап реформирования железнодорожного транспорта показывает невнятную тарифную политику, эффективность подвижного состава, дробление рынка, не правильность принятия решения о продаже вагонов на бирже на длительный срок. Коммерциализация привела к оттоку грузопотока на автотранспорт

3.5. Зарубежный опыт государственного регулирования

Зарубежный опыт государственного регулирования транспорта представляет интерес для транспортной отрасли Казахстана в свете таких системообразующих принципов, как приоритет государственно-правового управления транспортом и сочетание государственного управления в указанной сфере с дерегулированием рынка транспортных услуг при содействии частного предпринимательства.

В Великобритании ранее существовавшее Министерство транспорта в настоящее время входит в состав Министерства по вопросам окружающей среды. Основными функциями данного органа являются: разработка и координация правительственных программ по транспорту; осуществление научно-технической политики; обеспечение экологической и технической безопасности пассажирских и грузовых перевозок; руководство путями сообщений в особые периоды (при катастрофах, стихийных бедствиях и т.д.); помощь коммерческим транспортным организациям в развитии смешанных сообщений.

Управление транспортной системой Японии на государственном уровне осуществляет Министерство транспорта. Ему подчинены государственные компании по железнодорожному строительству, национальные авиакомпании, морские порты, дорожная сеть. Министерство регулирует деятельность частных железнодорожных компаний, частных предприятий морского транспорта и грузового автомобильного транспорта.

Государство осуществляет регулирование транспортной системы через координацию в сфере народно-хозяйственного планирования, сохраняет ведущую роль в формировании транспортной политики с учетом общих интересов акционеров. Министерство определяет транспортную политику, обеспечивая разработку законов по транспорту, координирует и направляет деятельность многих частных транспортных компаний, контролирует цены на перевозки и другие виды транспортно-экспедиционной деятельности.

В Германии на федеральном уровне руководство транспортом осуществляет Министерство транспорта. В его структуру входят: управление транспортной политики и экономики, управление железнодорожного транспорта, управление автомобильного транспорта, управление внутреннего судоходства, управление морского транспорта, управление воздушного транспорта, управление автомобильных дорог, управление водных путей. Министерство формирует общетранспортную политику федерального правительства, подготавливает основные решения по экономическому регулированию на феде-

ральном уровне, а также руководит государственными транспортными учреждениями и предприятиями (федеральные железные дороги, федеральные водные пути, федеральные автострады). Министерство выдает разрешения на постройку судов, контролирует транспортную безопасность, допускает к эксплуатации летательные аппараты, осуществляет финансирование строительства основных автомагистралей. Вместе с тем территориальные органы (транспортные министерства в правительствах земель) ведают местными дорогами, автотранспортом местного значения, городским транспортом (делегируя эти функции муниципальным органам власти), а также занимаются строительством и эксплуатацией речных и морских портов.

3.6. Проблемы, препятствующие развитию инфраструктуры на транспорте

Реализация железнодорожных проектов значительно расширила возможности транзитного коридора и заняла одно из звеньев логистической цепочки. Однако 60 % от всей сети железнодорожного полотна характеризуются низкой пропускной способностью ввиду их «однопутности». Данный фактор не позволяет полностью использовать потенциал железнодорожной линии. Порядка 70 % железных дорог не имеют электрифицированных линий.

Основными проблемами имеющейся транспортной инфраструктуры являются ее высокий износ и низкая пропускная способность. Износ казахстанских автомобильных дорог составляет 33 %, что не дает возможности развитию грузоперевозок в стране. Имеющаяся автодорожная инфраструктура нуждается в реконструкции существующих автомобильных дорог, обеспечении их сохранности и строительстве новых.

Высокий уровень износа основных средств аэропортов и низкая доходность аэропортовых услуг от тарифов в условиях инфляционного таргетирования не позволяют направлять необходимое количество средств на создание новых активов, обновление, реконструкцию и техническое перевооружение основных средств, также обеспечить надлежащий уровень авиационной безопасности.

Общая изношенность судов специального водного транспорта превышает 90 %, что негативно отражается на эффективности ведения контроля на водном транспорте.

Существующей тарифной политике в аэропортах не позволяет обеспечить гибкость и своевременность реагирования на изменения конъюнктуры рынка гражданской авиации, в том числе на рынке международных перевозок. Жесткое тарифное регулирование аэропортов (отсутствие утвержденных предельных тарифов, недопущение роста тарифов на авиаперевозки), малая загруженность аэропортов в силу неразвитости внутренних перевозок и высоких цен на них привели к тому, что 6 аэропортов относятся к убыточным и 9 – низкорентабельные. При обслуживании международных рейсов жесткое тарифное регулирование аэропортов и низкий уровень тарифов не привели к снижению цен на авиабилеты, напротив, привели к убыточности аэропортов на фоне повышения доходности авиакомпаний.

Существующая практика перекрестного субсидирования **тарифов** при перевозке одних грузов (уголь, руды, строительные материалы) за счет более высокодоходных (нефть и нефтепродукты, химические и органические удобрения, и т.д.) не обеспечивает в полной мере покрытие операционных затрат оператора магистральной железнодорожной сети, а также не позволяет обеспечить в полной мере ее развитие.

Раздел 4. АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ

4.1 Законодательство и нормативные правовые акты

В настоящее время основным нормативно-правовым актом, регулирующим деятельность автотранспорта является Закон Республики Казахстан «Об автомобильном транспорте» от 4 июля 2003 года №476-ІІ. Закон регулирует отношения, возникающие между перевозчиками, пассажирами, грузоотправителями, грузополучателями, другими физическими и юридическими лицами в сфере автомобильного транспорта. В соответствии с Законом работы и услуги в сфере автомобильного транспорта осуществляются на основе следующих основных принципов:

- приоритета безопасности, защиты жизни и здоровья людей, охраны природы и культурных ценностей;
- равенства прав физических и юридических лиц при осуществлении работ и услуг в сфере автомобильного транспорта;
- обеспечения свободы выбора потребителем услуг в сфере автомобильного транспорта;
- обеспечения в соответствии с законодательством Республики Казахстан свободы цен на работы и услуги в сфере автомобильного транспорта.

Действие Закона распространяется на следующие основные вопросы:

- экологическая, санитарно-эпидемиологическая и пожарная безопасность на автомобильном транспорте;
- требования, предъявляемые к перевозчикам и автотранспортным средствам в части обеспечения безопасности перевозок;
- требования по оборудованию автотранспортных средств тахографами;
- государственное регулирование и контроль в сфере автомобильного транспорта;
- транспортный контроль за проездом автотранспортных средств по территории Республики Казахстан.

Ниже приводится перечень законов и подзаконных нормативных правовых актов Республики Казахстан, регламентирующих взаимоотношения в области автомобильных перевозок:

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

- Закон Республики Казахстан «Об автомобильном транспорте» от 4 июля 2003 года №476-II;

- Закон Республики Казахстан «О дорожном движении» от 17 апреля 2014 года №194-V;

Действует целый ряд постановлений Правительства Республики Казахстан, в том числе:

- «Об утверждении Правил дорожного движения, Основных положений по допуску транспортных средств к эксплуатации, перечня оперативных и специальных служб, транспорт которых подлежит оборудованию специальными световыми и звуковыми сигналами и окраске по специальным цветографическим схемам» от 13 ноября 2014 года №1196;

- «Некоторые вопросы, регламентирующие проезд автотранспортных средств по территории Республики Казахстан» от 31 декабря 2008 года №1345;

- «Об утверждении Правил организации и осуществления перевозок неделимых крупногабаритных и тяжеловесных грузов на территории Республики Казахстан» от 24 января 2005 года №51;

- «Об утверждении Правил перевозок грузов автомобильным транспортом» от 18 июля 2011 года №826;

- «Правила допуска автомобильных перевозчиков к осуществлению международных автомобильных перевозок грузов»

- «Об утверждении Правил применения разрешительной системы автомобильных перевозок в Республике Казахстан в международном сообщении» №353 от 27 марта 2015 года ;

- «Об утверждении Правил организации труда и отдыха водителей, а также применения тахографов» от 11 мая 2011 года №49;

Кроме того, Казахстан в 1975 г. ратифицировал Таможенную конвенцию о международной перевозке грузов с применением книжки МДП, заключил с 42 странами двусторонние соглашения о международном автомобильном сообщении.

На сайте министерства можно ознакомиться с приказами, техническими регламентами и иными подзаконными актами.

4.2. Анализ исполнения государственных программ

Для отдельных участников рынка автомобильных перевозок существует возможность использовать инструменты финансирования деятельности в рамках Единая программа развития и поддержки биз-

неса «Дорожная карта бизнеса 2020» (далее – Дорожная карта). Однако, официальная статистика об исполнении Дорожной карты не позволяет провести оценку реализации и уровень влияния проекта на развитие предпринимательства в сегменте автомобильных перевозок грузов и пассажиров. В качестве показателя исполнения программы используется доля в ВВП по направлению «Транспорт и складирование». В тоже время, особый интерес представляет информация о количестве транспортных компаний, воспользовавшихся инструментами Дорожной карты в целях развития основной деятельности по перевозке грузов/пассажиров. В официальных источниках указанной информации нет.

Таблица 9 - Единая программа развития и поддержки бизнеса «Дорожная карта бизнеса 2020»

Показатель	2013	2014	2015	2016	2017*
Доля вида деятельности в валовом внутреннем продукте, в % к ВВП, проценты	91,4	92,4	94,9	94,4	93,9
Производство товаров, проценты	38,3	37,6	35,5	36,6	36,4
Производство услуг, проценты	53,1	54,8	59,4	57,8	57,5
Оптовая и розничная торговля ремонт автомобилей и мотоциклов, проценты	15,1	16,0	17,0	16,8	16,2
Транспорт и складирование, проценты	7,5	7,9	8,6	8,3	8,2
Индекс физического объема выпуска продукции (товаров, услуг) субъектами МСП, проценты	104,9	109,6	94,5	109,5	
Темп роста численности занятых в действующих МСП	108,1	104,5	105,4	99,5	

* Предварительные данные, дата актуализации 5.05.2018

Источник: Комитет статистики МНЭ РК, дата актуализации 5.05.2018

Одним из целевых индикаторов государственной программы «Нурлы Жол» является повышение рейтинга Всемирного экономического форума (далее - ВЭФ) по качеству базовой инфраструктуры до 57 места в 2019 году. По данным ВЭФ, Казахстан в 2017 году опустился в рейтинге глобальной конкурентоспособности с 53 на 57 место. При расчете использовалось более 100 индикаторов (максимальное значение каждого из них равно 7 – отражает идеальное положение дел), разделенных на 3 группы и 12 категорий. К группе базовых показателей относятся 4 категории: общественные показатели, инфраструктура, макроэкономическая среда, здоровье и начальное образование

По показателю «Инфраструктура» Казахстан по итогам 2017 года занимает 68-е место в мире. Индекс развития инфраструктуры в Казах-

стане за год не изменился: он остался на уровне 4,2 (из 7 возможных). Но, тем не менее, с 63 места в 2016 году Республика Казахстан опустилась на 68 в 2017 году.

Таблица 10 - Индикаторы по показателю «Инфраструктура» за 2017 год в сравнении с 2016 годом

Индикатор	2016 год	2017 год
Качество инфраструктуры в целом	73	77
Качество дорог	108	115
Качество железных дорог	26	32
Качество портовой инфраструктуры	107	105
Качество авиационной инфраструктуры	90	90
Доступные авиаместа	59	60
Качество электроснабжения	81	82
Мобильная телефонная связь	4	17
Фиксированная телефонная связь	42	43

Источник: <https://365info.kz/2017/09/naskolko-konkurentosposoben-kazahstan-chast-2-bazovye-pokazateli/>

Необходимо отметить, что, несмотря на выделение бюджетных средств, на строительство и реконструкцию автомобильных дорог, в 2017 году Казахстан потерял 7 пунктов по индикатору «Качество дорог» и опустился на 115 место (в 2016 году Казахстан находился на 108 месте в мире по качеству дорог).

Показатели некоторых стран ЕАЭС и СНГ:

- Россия – 35 место (индекс – 4,9),
- Кыргызстан – 109 место (индекс – 3,0),
- Украина – 78 место (индекс – 3,9),
- Таджикистан – 99 место (индекс – 3,3),
- Азербайджан – 51 место (индекс – 4,5),
- Армения – 80 место (индекс – 3,9).

4.3. Показатели прямых результатов государственных программ

Согласно отчету Комитета транспорта МИР из шести, утвержденных показателей, выполнен только один – доля казахстанских перевозчиков на международном рынке автотранспортных услуг доведена до 52% при плане 43%. При этом Комитет транспорта не дает официальных объяснений причин не исполнения плановых показателей. Констатируется лишь факт выполнения показателей.

Таблица 11 – Показатели исполнения государственных программ

Показатели	План	Факт	Примечание
Обеспеченность охвата населенных пунктов с численностью более 100 человек регулярными автобусными маршрутами, единицы	90	79.	В 2017 году из 5186 населенных пунктов с численностью более 100 человек 4075 охвачены регулярными автобусными маршрутами, что составляет 79 %.
Доля казахстанских перевозчиков на международном рынке автотранспортных услуг, проценты	43	52	По итогам 2017 года доля казахстанских перевозчиков на международном рынке автотранспортных услуг составила 52 %
Доля автовокзалов и автостанций, соответствующих установленным стандартам, проценты	82	78	В 2017 году из действующих 134 автовокзалов и автостанций 104 соответствует установленным стандартам, что составляет 78 %
Сокращение доли изношенных автобусов на регулярных пассажирских маршрутах, проценты	60	50	В 2017 году из 14043 автобусов на регулярных пассажирских маршрутах 7078 эксплуатируются более 7-лет, тем самым доля изношенных автобусов составляет 68 %
Увеличение количества перевозчиков такси, единицы	14500	6182	В 2017 году количество перевозчиков такси составило 6182 ед.
Снижение уровня износа передвижных постов транспортного контроля			Комитетом транспорта МИР РК 7 декабря 2017 года приобретены 8 единиц передвижных постов транспортного контроля

Источник: официальный сайт Комитета транспорта МИР РК

Таблица 12 - Мероприятия по реализации государственных программ (срок реализации 2017-2019гг.).

Мероприятия	План	Факт	Примечание
Увеличение количества регулярных международных, межобластных и внутриобластных автобусных маршрутов, проценты	4	7	Общее количество маршрутов в 2014 году составляло 1810 ед., в 2017 году 1943 ед. что является увеличением на 107%
Приведение в соответствие действующих автовокзалов и автостанций к требованиям, установленным национальным стандартом «Услуги автовокзалов, автостанций и пунктов обслуживания пассажиров», проценты	45	68	В 2017 году из действующих 147 автовокзалов и автостанций 104 соответствует требованиям, установленным национальным стандартом «Услуги автовокзалов, автостанций и пунктов обслуживания пассажиров», что составляет 71 %
Увеличение количества грузовых автотранспортных средств для международных перевозок, проценты	33	33	В 2017 году количество грузовых автотранспортных средств для международных перевозок составило 16000 ед. против 14000 ед. в 2014 году - что составляет 14% роста
Анализ субсидий на социально-значимые городские (сельские),	1	1	Сумма выплаченных МИО субсидий за 2017 год составила 1,8 млрд.тенге.

пригородные, внутрирайонные, межрайонные регулярные пассажирские перевозки, единицы			
Строительство специально оборудованных стоянок такси в областных центрах и городах Астане и Алматы, единицы	410	50	В 2017 году количество построенных специально оборудованных стоянок такси в областных центрах и городах Астане и Алматы составила 50 ед.
Рассмотрение возможности приобретения передвижных постов транспортного контроля			Комитетом транспорта МИР РК 7 декабря 2017 года приобретены 8 единиц передвижных постов транспортного контроля

Источник: официальный сайт Комитета транспорта МИР РК

✓ Шаг 58 «Привлечение стратегических (якорных) инвесторов для создания единого оператора по содержанию и развитию дорожно-транспортной инфраструктуры».

Привлечение стратегических инвесторов ведётся в несколько этапов:

- в начале 2018 года Комиссией по концессиям в отношении объектов, относящихся к республиканской собственности победителем конкурса на строительство Большой Алматинской кольцевой автомобильной дороги признан консорциум «Алсим Аларко (Турция) – Макйол (Турция) – СК (Корея) – Корея Экспрессвэй (Корея)» и в феврале 2018 года заключен договор концессии. Общая стоимость договора 512 млрд. тенге. Период строительства 2018-2022 годы. В мае 2018 года начаты строительные работы;

- ведется подготовка концессионного проекта «Строительство и эксплуатация автомобильных дорог Туркестанской области I-технической категории с 4-х полосным движением». В рамках проекта планируется строительство Юго-Западного обхода г. Шымкент (48 км), Обхода г. Сарыагаш (52 км), участка Абай-Кызыласкер (32 км) и реконструкция подъезда Кызыласкер-Чиназ к пункту пропуска Конысбаев (14 км). На этапе эксплуатации к данным участкам будут включены участки Шымкент – Ташкент, Северный обход г. Шымкент. Общая протяженность проекта 254 км. Ориентировочная стоимость строительства – 132 млрд. тенге. Период строительства 2020-2024 годы. Ведется подготовка конкурсной документации, в т.ч. ТЭО, для объявления конкурса. Конкурс планируется объявить в декабре 2018 года;

- прорабатывается вопрос внедрения платности на 15 тыс. км автодорог республиканского значения через механизм ГЧП. Заинтересованность в реализации проекта выразили якорные инвесторы в лице

мировых компаний KAPSH (Австрия), KoreanExpressWay (Корея), GEA (Франция), РТ-Инвест/BDG Telematics (Россия/Казахстан).

В соответствии с планируемыми мероприятиями предполагается, что якорные инвесторы на построенных автомобильных дорогах Казахстана установят свое оборудование для осуществления платности.

4.4. Анализ статистической информации

По итогам 2017 года суммарный доход на рынке перевозок грузов и пассажиров в Республике Казахстан составил 215 222,4 млн. тенге, в том числе: от перевозки грузов – 119 630,2 млн. тенге (на 18,1% выше уровня 2016 года), от перевозки пассажиров автобусами – 95 592,2 млн. тенге (на 10,7% выше уровня 2016 года). Автомобильный транспорт консолидирует 90,4 % всего объема грузоперевозок по Республике Казахстан, или 3,32 млрд. тонн.

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%.

Объемы перевозок в страны Центральной Азии, выполняемые отечественными операторами увеличились на 12,5%. Общий объем транзитных перевозок автомобильным транспортом через Казахстан увеличился на 46,5% и достигли объема 2,1 млн. тонн.

Таблица 13- Грузооборот и перевозки грузов автомобильным транспортом**

Показатели/период	2013	2014	2015	2016	2017
Перевозки грузов автомобильным транспортом** (млн. тонн)	2 983,4	3 129,1	3 174,0	3 180,7	3 322,3

Грузооборот автомобильного транспорта** (млн. ткм)	145 347,1	155 665,6	161 864,7	163 262,7	166 146,1
--	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------

*** С учетом оценки объемов работы, выполненной индивидуальными предпринимателями, занимающихся коммерческими перевозками.*

Значение «X» - означает конфиденциальные данные.

Статистика количества грузовых автомобилей позволяет наглядно проследить тесную взаимосвязь между системными проблемами автомобильной отрасли и мерами государственной поддержки. Отсутствие отдельных программ финансирования закупа автотранспортных средств привело к тому, что в 2017 году в сравнении с 2013 годом парк автотранспортных средств снизился на 2,1%. При этом в 2014 году произошло резкое снижение парка по отношению к 2013 году на 15513 единиц или на 3,5%.

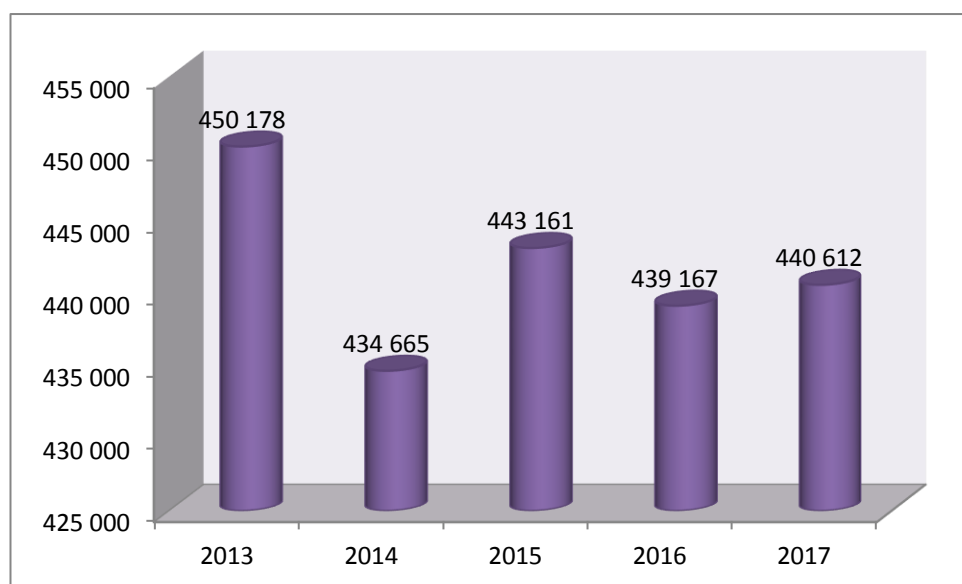
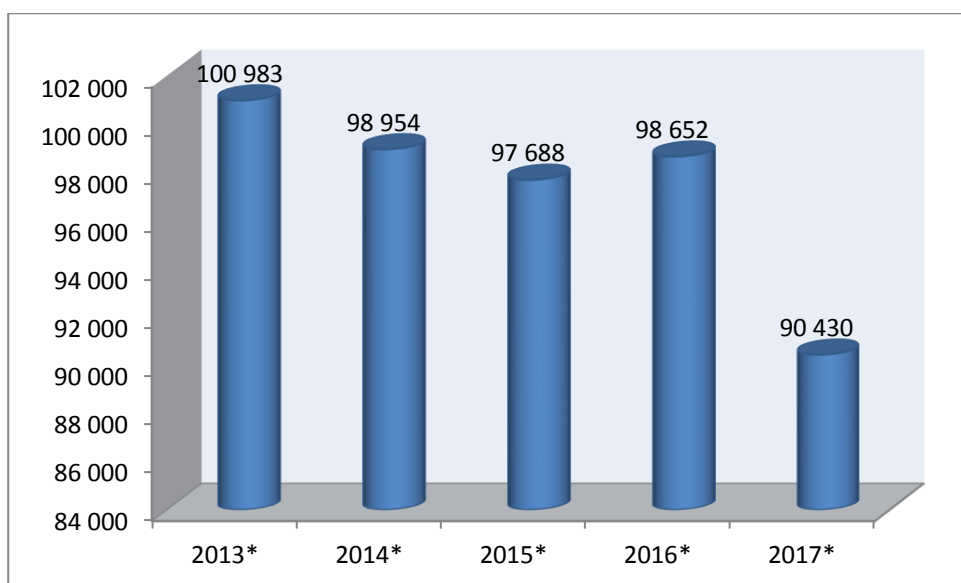


Рисунок 2 – Наличие грузовых автомобилей



* Источник: Министерство внутренних дел РК.

Рисунок 3 – Наличие автобусов в Республике Казахстан

Официальные статистические данные о наличии автобусов в Казахстане свидетельствуют о значительном снижении количества автобусов в последние годы. В 2017 году в сравнении с 2013 годом произошло снижение количества автобусов на 10,5%, а в сравнении с предыдущим 2016 годом количество автобусов уменьшилось на 8222 единицы или на 8,3%. Существует закономерность между заградительными мерами, принятыми в целях защиты отечественного автопрома, и снижением парка автобусов. Вместе с тем отсутствует государственная поддержка автобусных перевозчиков, которая бы стимулировала их приобретать и обновлять автобусный парк. Принятая Комплексная программа ориентирована, прежде всего, на поддержку автопрома, при этом перевозчики остаются в полной зависимости от действий местных исполнительных органов по утверждению тарифов и выделению субсидирования.

Таблица 14 - Перевозки пассажиров и пассажирооборот автобусами (млн. человек)**

Показатели/период	2013	2014	2015	2016	2017
Перевозки пассажиров (млн.чел)	15 757,4	16 775,4	17 920,0	18 314,4	18 237,5
Пассажирооборот (млн.пкм)	166 360,9	174 695,0	182 678,7	194 497,3	182 064,9

** С учетом оценки объемов работы, выполненной индивидуальными предпринимателями, занимающихся коммерческими перевозками.

Значение «X» - означает конфиденциальные данные

На фоне сокращения парка автобусов, наблюдается стабильный

рост перевозок пассажиров в период с 2013 по 2016 годы. В 2017 году в сравнении с 2016 годом произошло незначительное снижение перевозок пассажиров на 0,4%.

4.5. Результаты анкетного опроса участников рынка

● *Как бы Вы охарактеризовали деятельность власти на рынке услуг по перевозке грузов/пассажиров, автомобильным транспортом в Казахстане?* Ответы:

- чем-то органы власти помогают, в чем-то мешают (45,2% респондентов);

- органы власти не предпринимают каких-либо действий, но их участие необходимо (28,8%);

- органы власти помогают бизнесу своими действиями (20,5%).

● *Оцените состояние административных барьеров* для ведения текущей деятельности и открытия нового бизнеса на рынке услуг по перевозке грузов/пассажиров, автомобильным транспортом?* Ответы:

- административные барьеры имеют тенденцию к снижению (39,4%);

- есть непреодолимые административные барьеры (22,5%);

- административные барьеры отсутствуют (22,5%);

- административные барьеры имеют тенденцию к увеличению (19,7%).

● *Какие из административных барьеров являются наиболее существенными на рынке услуг по перевозке грузов/пассажиров автомобильным транспортом?* Ответы:

- нестабильность законодательства, регулирующего предпринимательскую деятельность, является наиболее существенным барьером (14,4 % респондентов);

- сложность / затянутость процедуры получения лицензий, государственной поддержки, разрешений, согласований и т.д. (20,6 %);

- коррупция (взятки, дискриминация и предоставление преференций отдельным лицам (20,6 %);

- ограничение / сложность доступа к закупкам компаний с госучастием и субъектов естественных монополий (14,4 %);

- ограничение / сложность доступа к поставкам товаров, оказанию услуг и выполнению работ в рамках госзакупок (12,5 %);

- нет проблем (17,5 %).

● *Оцените деятельность органов транспортного контроля при*

осуществлении международных автомобильных перевозок? Ответы:

- «очень плохо» (5,8 % респондентов);
- «плохо» (27,5 %);
- «хорошо» (40,6 %);
- «требуется незначительные изменения» (17,5 %);
- «справляются полностью» (7,2 %).

• *Какая стоимость проезда в автобусах вашего города позволила бы обновлять парк АТС (с учетом субсидирования)?* Ответы:

- действующая стоимость проезда в автобусах позволяет обновлять парк АТС (с учетом субсидирования) (67,6 % респондентов);
- стоимость должна быть 100-110 тенге (12,8 %);
- стоимость должна быть 120-130 тенге (4,2 %);
- стоимость должна быть 140-150 тенге (4,2 %);
- стоимость должна быть более 150 тенге (4,2 %).

Ответы участников опроса подтверждают необходимость участия и поддержки государства в развитии отрасли.

4.6. Системные проблемы

- *Снижение объема международных перевозок*

Основным фактором снижения международных перевозок грузов является «санкционная» политика Западных стран по отношению к Российской Федерации, 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 Российской Федерации, ввиду того, что это оптимальный путь доставки товаров в Казахстан из стран Европейского союза. Налаженные схемы доставки товаров и сложившиеся за многие годы 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 ЕС в Казахстан, а с конца 2015 года и из Украины претерпели серьезные изменения. 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 ЕС и Украины.

Таможенные органы Российской Федерации предложили внедрить единую систему контроля за перевозками при ввозе на территорию ЕАЭС посредством электронных пломб. Положительное решение данного вопроса должно значительно облегчить процедуру ввоза товаров из ЕС в Казахстан.

- *Высокий износ парка автобусов*

В Казахстане, из порядка 12 тысяч автобусов, физический износ составляет более 60%. При этом ежегодное обновление автопарка составляет лишь 3-5%, при необходимых 20%, то есть трех тысяч.

В Казахстане из 17 регионов перевозки субсидируются лишь в 7 (Алматы, Алматинская, Акмолинская, ВКО, Павлодарская, СКО, Кызылординская области), и то лишь частично.

По информации Комитета транспорта МИР в 2017 году в республике действовало 7 коммунальных автобусных парков с общим парком автотранспортных средств – 623 ед. Таким образом, конкуренция среди перевозчиков нарушается деятельностью муниципальных автобусных парков.

Решением проблемных вопросов автомобильного пассажирского транспорта должна была являться утвержденная Первым заместителем Премьер-Министра РК А. Маминым 10 июля 2018 года «Комплексная программа развития пассажирских автобусных перевозок». Но как сказано выше, Комплексная программа не решает проблемы перевозчиков.

Необходимо комплексно решать задачи развития пассажирских перевозок, в частности рассмотреть возможность освобождения субъектов рынка от налогов КПП и НДС, что сократит размер субсидирования и местным органам власти будет проще найти баланс между субсидиями и тарифами. Целесообразно законодательно установить критерии ответственности местных органов власти за финансовое состояние пассажирских перевозчиков.

- *Ограничение закупа автомобильных транспортных средств из третьих стран*

Сегодня в структуре производства отечественного автопрома на первом месте – производство легковых автомобилей, на втором месте – грузовые и на третьем – автобусы. При этом импорт автомобилей в Казахстан в среднем превышает объемы производства в четыре раза. Отечественный автопром не готов к покрытию потребности в автотранспортных средствах, предназначенных для грузовых и пассажирских перевозок в Казахстане. Несмотря на это, в целях защиты произ-

водства, Правительство приняло ряд мер, которые с одной стороны защищают автопром, но с другой – перекрывают доступ перевозчикам к импорту автотранспортных средств.

Вместе с тем недооценивается эффективность и важность поддержки отечественных международных автомобильных перевозчиков, по наращиванию и обновлению парка, отстаиванию паритета, борьбы с нарушителями разрешительной системы, дискриминации системы МДП и т.д.

По терминологии ВТО, отечественные перевозчики в жестких условиях европейского и азиатского рынка конкурируют за долю на международном рынке услуг трансграничной поставки, оказывая услуги по перевозке за рубежом. Соответственно оплату за весь маршрут получают казахстанские резиденты, вносят вклад в формирование ВНД и республиканского бюджета.

По расчетам КазАТО, один грузовик совершает 10 круга-рейсов в год и зарабатывает \$100 тыс. Если поставить задачу нарастить парк международных перевозчиков на 10 тыс. автомобилей, то Казахстан может получить \$1 млрд. дохода и соответственно значительные поступления в бюджет. МНЭ и МИИР РК пока меры поддержки направляют на отечественный автопром, а перевозчиков нагружают регистрационными сборами. Это свидетельствует об отсутствии стратегии, что тормозит развитие.

На протяжении более двух лет многократно обсуждался вопрос о снижении утилизационного сбора и сбора за первичную регистрацию для отдельной категории автотранспортных средств, предназначенных для международных перевозок грузов и автобусных перевозок. Но пока вопрос не нашел своего решения. В результате, если в 2014 году по регионам было приобретено 1109 автобусов, то уже в 2016 всего 524.

Необходимо продолжить работу по снижению ставки сбора за первичную государственную регистрацию для грузовых автомобилей сроком эксплуатации от 5 до 7 лет для международных автомобильных перевозок, ввозимых из третьих стран, до 350 МРП. Данная норма позволила бы казахстанским перевозчикам увеличить парк автотранспортных средств ежегодно на 500-600 единиц.

4.7. Зарубежный опыт государственного регулирования

В США с 1966 года функционирует Министерство транспорта, на которое возложены задачи по разработке транспортной политики. В системе государственного регулирования автотранспортной отрасли США действуют правительственные исследовательские центры, а также исследовательские центры промышленных корпораций. Среди них – Технический исследовательский центр корпорации «Дженерал моторс», Отдел исследований и планирования перспективного автомобильного транспорта компании «Форд-моторс», транспортный институт Карнеги и другие.

В Российской Федерации в системе государственного управления автомобильным транспортом широкими полномочиями обладает Федеральное дорожное агентство. Оно организует учет показателей состояния безопасности дорожного движения по протяженности, техническому состоянию автомобильных дорог и наличию на них объектов дорожного сервиса, информирование участников дорожного движения о наличии объектов сервиса и безопасных условий движения на соответствующих участках дорог.

В Республике Беларусь автомобильным транспортом перевозится свыше 58 % от общего объема перевозок пассажиров. Более 90 % объема перевозок пассажиров в регулярном сообщении обеспечивается организациями автомобильного транспорта общего пользования коммунальной формы собственности. Регулирование автомобильного транспорта осуществляет Министерство транспорта и коммуникаций. Управление автомобильного и городского пассажирского транспорта осуществляет комплексные мероприятия по совершенствованию системы управления автомобильным, городским электрическим транспортом и метрополитеном, повышением эффективности их работы.

Одним из примеров эффективной государственной поддержки международных автомобильных перевозчиков является организация государственного управления автомобильным транспортом в Литве. В настоящее время Литовская национальная ассоциация автомобильных перевозчиков LINAVA объединяет более 1000 перевозчиков, парк которых составляет около 38000 лицензированных грузовых автомобилей и около 3000 пассажирских транспортных средств. Не только существенно растет парк подвижного состава литовских перевозчиков, но и постоянно обновляется грузовыми автомобилями ЕВРО-5 и ЕВРО-6. Соответственно растет и доля услуг автотранспорта в ВВП экономики страны. Так, сектор транспорта и логистики создает 11,6% ВВП страны.

В этом секторе работают приблизительно 6,5 тысяч компаний и 98 тысяч сотрудников.

Анализ международного опыта демонстрирует тесную взаимосвязь между участием и поддержкой государства и развитием автомобильной отрасли. Опыт развитых стран, таких как США и партнеров по ЕАЭС: Российской Федерации и Республики Беларусь, показывает высокий уровень внимания к вопросам автомобильной отрасли: многоступенчатая система государственного управления автомобильным транспортом в Российской Федерации; государственные программы поддержки в РБ и деятельность исследовательских центров в США – лишь часть мероприятий, организованных государством в целях поддержки автотранспорта.

4.8. Предложения по развитию автомобильного транспорта

Специфика автотранспортной деятельности, острота экономических и социальных проблем и диктует необходимость создания четкой организованной системы государственного регулирования отрасли, обеспечивающей баланс общегосударственных и корпоративных интересов, без подавления правил цивилизованного рынка с применением нормальной конкуренции.

Государству надо учитывать особенности автомобильного транспорта, который не должен развиваться на пустом месте. Безопасное его функционирование – это нормальные внутрипроизводственные системы и технологии с наличием определенной производственной базы.

Развитие автомобильного хозяйства зависит от государственных приоритетов и государственного регулирования транспортной системы. Анализ зарубежного опыта в данном вопросе показал, что развитие автодорог в стране-лидере – США напрямую связана с приоритетами, выдвинутыми в 50-х годах XX века президентом Д. Эйзенхауэром, среди которых разработана и внедрена программа, посвященная сооружению сети национальных автострад США. Особенностью строительства автострад Америки, являлось то, что строящиеся автострады составляли не менее двух полос движения в каждом направлении, при этом они дополнительно сопровождались запасными дорогами. Кроме того, полосы встречного движения были изолированы или вообще удалены друг от друга. Такое масштабное строительство позволило улучшить связь между населенными пунктами, значительная масса

которых не имеет других путей сообщения, и заложить основу масштабного развития автотранспортной отрасли страны.

Опыт использования государственных и частных исследовательских центров в системе регулирования автотранспортной отрасли позволил бы в масштабах нашей страны не только объективно и более качественно выявлять проблемные звенья в существующей системе регулирования и управления, но и находить действенные подходы к их решению. Создающиеся в последние годы частные исследовательские центры и агентства в области автомобильного транспорта, осуществляя значительную работу по сбору, обработке и анализу складывающейся ситуации в рассматриваемом сегменте, не доводят итоговую аналитическую информацию до всех заинтересованных лиц. Основная часть информации закрыта для свободного доступа и может быть получена только в результате приобретения дорогостоящих аналитических сборников, что тормозит как процесс исследований в транспортной отрасли, так и разработку путей решения существующих проблем.

Раздел 5. ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

5.1. Законодательство водного транспорта

Водный транспорт в части морского вида регулируется как нормами международного морского права, так и национального законодательства. А именно Законом Республики Казахстан «О торговом мореплавании» от 17 января 2002 года № 284, который определяет правовые, организационные, экономические и международные основы государственного управления в сфере торгового мореплавания и регулирует отношения, связанные с перевозкой пассажиров, багажа и грузов, обеспечением безопасности на морском транспорте и охраной окружающей среды.

Закон Республики Казахстан «О внутреннем водном транспорте» от 6 июля 2004 года № 574-II регулирует общественные отношения, возникающие между государственными органами, физическими и юридическими лицами в сфере внутреннего водного транспорта при осуществлении судоходства, перевозке пассажиров, багажа и грузов, эксплуатации маломерных судов, в том числе на водоемах, не относящихся к внутренним водным путям и морским водам, а также определяет их права, обязанности и ответственность.

В целом основы правовой, экономической и организационной деятельности транспорта Республики Казахстан определены в Законе Республики Казахстан «О транспорте в Республике Казахстан» от 21 сентября 1994 года № 156-XIII.

С иными нормативно-правовые акты Республики Казахстан в области водного транспорта можно ознакомиться на сайте министерства, где в открытом доступе размещены все постановления, приказы и другие документы, а также в приложении к данному отчету.

5.2. Анализ исполнения Государственной программы

5.2.1. Исполнение Государственной программы

В Республике Казахстан принята Государственная программа инфраструктурного развития «Нұрлы жол» на 2015-2019 годы (далее – Государственная программа), разработанная в целях реализации Послания Главы государства народу Казахстана «Нұрлы жол - путь в будущее». В указанной Государственной программе имеются мероприя-

тия, затрагивающие водный транспорт, а именно: строительство комплекса паромной переправы в порту Курык и расширение порта Актау в северном направлении, путем строительства трех сухогрузных терминалов.

Также осуществляется Программа Президента Республики Казахстан «План нации - 100 конкретных шагов». Где в шаге № 65 «Интеграция Казахстана в международные транспортно-коммуникационные потоки» в рамках осуществления беспрепятственного транзита грузов из Азии в Европу значится, что одно из направлений будет проходить - через территорию Казахстана от Хоргоса до порта Актау, далее по Каспийскому морю в Азербайджан, а затем через Грузию.

Исполнение по указанным и иным программам отражены в нижеприведенной таблице 15 Исполнение Государственной программы. Информация отражена в таблице согласно ответу Министерства по инвестициям и развитию РК на специально направленный запрос.

Таблица 15 – Исполнение Государственной программы

Наименование мероприятия	План	Факт	От- кло- нение %	Информация об исполнении
Увеличение пропускной способности морских портов Казахстана	21,5 млн. тонн	23,5 млн. тонн	109,3	Исполнено.
Доведение доли Казахстана в морской перевозке сухих и паромных грузов из портов Актау и Курык	10 %	11 %	110	Исполнено. За 2017 год из порядка 2052 тыс. тонн сухих грузов переваленных через порт Актау, отечественными судоходными компаниями перевезено порядка 227 тыс. тонн грузов
Объем перевозок грузов на внутренних водных путях	1,2 млн. тонн	1,6 млн. тонн	133,3	Исполнено. По итогам 2017 года объем перевозок грузов на внутренних водных путях составил 1639 тыс. тонн грузов, что на 25% выше показателя аналогичного периода 2016 года (1265тыс. тонн)
Доведение общего количества судов специального водного транспорта Комитета транспорта до 27 единиц	-	-	-	Не исполнено. В 2016-2017 годах Республиканской бюджетной комиссией не поддержано выделение финансовых средств на приобретение судов специального водного транспорта. Вместе с тем, проведена работа с областными Департаментами госимущества и приватизации КГИП по вопросу

				приобретения конфискованных судов для дальнейшего использования в качестве служебного водного транспорта. Однако на сегодняшний день на балансе Департаментов госимущества и приватизации КГИП отсутствуют подходящие конфискованные суда.
Строительство паромной переправы в порту «Курык»	100%	100%	100	Исполнено. Строительство паромного комплекса началось в апреле 2015 года. 11 августа 2018 года с участием Главы государства запущен паромный комплекс в порту «Курык».
Ввод в эксплуатацию сухогрузных терминалов (расширение порта Актау в северном направлении)	100%	100%	100	Исполнено. Сухогрузные терминалы введены в эксплуатацию в феврале 2017 года. За 2017 год через «Северный терминал» перевалено 1017 тыс. тонн грузов.
Приобретение сухогрузов	2 ед.	2 ед.	100	Исполнено. Приобретены 2 сухогруза грузоподъемностью 7 тыс. тонн, судно «Жібек жолы» прибыло в порт Актау в сентябре 2016 г., «Атамекен» в июне 2017 г.
Приобретение железнодорожного парома	-	-	-	Не исполнено. АО «ҚТЖ» ведется работа по изысканию источников финансирования. Строительство парома планируется в 2018-2019 гг.
Обновление и модернизация судов технического флота	-	-	-	Исполнено частично. В рамках мероприятия планируется приобретение 26 новых судов. По итогам 2017 года из строящихся 13 судов завершено строительство 3 судов. В 2018 году планируется начало строительства еще 13 судов.

Источник: по информации с МИР РК

5.2.2. Анализ исполнения Государственных программ

Специфика водного транспорта обусловлена ограниченностью водных путей. Существуют также различия в социальном и экономическом развитии регионов республики, что в свою очередь в определенной степени сказывается на неравномерном региональном развитии водной транспортной системы.

Существующий порядок государственного управления предполагает концентрацию функций разработки, реализации и оценки у ответственного исполнителя (ведомства Министерства по инвестициям и развитию РК) государственной программы. В этом случае сложно

обеспечить независимость и объективность оценки государственных программ, так как ведомства заинтересованы в результатах оценки.

Проанализировав государственные программы, затрагивающие водный транспорт Казахстана необходимо отметить, что ни в одной из них нет целостности развития данного вида транспорта в Республике Казахстан. Отсутствует единая программа направленная на развитие водного транспорта в Казахстане. Все проанализированные государственные программы нацелены на транспортную отрасль в целом, также как и утвержденные показатели. Так шаг № 65 «План нации - 100 конкретных шагов» по обеспечению беспрепятственного транзита грузов из Азии в Европу будет способствовать расширению контейнерного потенциала, улучшению инфраструктуры (железнодорожных линий, дорог, внутренних водных путей), увеличению пространства для логистики, повышению производительности за счет применения информационных технологий.

В связи с отсутствием документа отражающего полное состояние отрасли водного транспорта также нигде не указаны существующие проблемы и, следовательно, отсутствуют пути их решения. Не принят документ, который содержит мероприятия планомерного развития водного транспорта Казахстана. Нет четкой стратегии развития на среднесрочный и долгосрочные периоды.

5.3. Анализ статистических данных по водному транспорту

Для характеристики транспортной системы Комитет статистики МНЭ РК сформировал систему статистических показателей, которые подразделены на четыре блока: показатели объема перевозок, грузо-перевозок и пассажирооборота; показатели наличия подвижного состава; показатели контрольно-надзорной деятельности в сфере водного транспорта и показатели финансовых результатов.

Таблица 16 - Основные показатели морского транспорта

Показатель	2012	2013	2014	2015	2016	2017	За 8 мес. 2017	За 8 мес. 2018
Перевозки грузов, тыс. тонн	4 048,3	3 984,5	3 630,2	2 476,6	2 565,5	2102,6	1448,4	1615,5
Грузооборот, млн. ткм	2 752,8	2 709,4	2 468,5	1 597,6	1 772,2	1584,2	1088,8	1225,5
Перевозки пассажиров, тыс. чел	**	**	**	**	**	**	**	84,3

Пассажирооборот, млн. пкм	**	**	**	**	**	**	**	0,6
------------------------------	----	----	----	----	----	----	----	-----

Источник: Комитет статистики МНЭ РК

**информация отсутствует в официальных источниках

Если говорить, о тенденциях в морских перевозках, то здесь наблюдается снижение объемов. В 2017 году случилось серьезное падение объемов перевозок грузов на 18 % к уровню 2016 года. При этом снижение данного показателя началось в 2012 году и достигло своего пика в 2017 году, составив 48%.

В 2016 году наблюдался рост на 3,6 % к уровню 2015 года, но что в любом случае ниже уровня 2012 года на 36,6 % (таблица 16).

По грузообороту наблюдается такая же картина, то есть падение продолжилось в 2017 году до 1 58,2 млн. ткм, хотя в 2016 году наблюдался рост на 9% в сравнении с 2015 годом (таблица 16).

Таблица 17 - Основные показатели внутреннего водного транспорта

Показатель	2012	2013	2014	2015	2016	2017	За 8 мес. 2018
Перевозки грузов, тыс. тонн	1 290,7	1 106,5	1 320,8	1 218,9	1 188,6	1 649,4	753,7
Грузооборот, млн. ткм	61,9	32,3	26,6	30,9	21,4	26,0	30,8
Перевозки пассажиров, тыс. человек	98,8	92,7	67,2	48,5	90,4	58,7	77,9
Пассажирооборот, млн. пкм	1,9	0,9	1,2	0,4	1,2	0,7	0,53

Источник: Комитет статистики МНЭ РК

Перевозка грузов по внутренним водным путям в 2017 году показала рост и стала рекордной за последние пятнадцать лет, так в сравнении с 2016 годом прирост в 2017 году составил на 39% (таблица 17).

Таблица 18 - Доходы в сфере водного транспорта

Показатель	2013	2014	2015	2016	2017
Доходы - всего, млн. тенге	26 955,9	28 004,0	**	65 786	43 118,5
доходы по перевозкам грузов, багажа, грузобагажа	7 504,7	7 743,1	6 857,8	8 304,4	**
доходы от вспомогательной транспортной деятельности	7 496,4	8 431,1	**	5 274,1	9 956,4
доходы от сдачи в аренду транспортных средств с экипажем	11 954,7	11 829,8	**	52 207,5	27 385,4

Источник: Комитет статистики МНЭ РК

**информация отсутствует в официальных источниках

Доходы в сфере водного транспорта уменьшились в 2017 году на 34% в сравнении с доходами за 2016 год. При этом необходимо отметить, что доходы от вспомогательной транспортной деятельности напротив показали рост в 2017 году на 89% (таблица 18).

Таблица 19 - Основные показатели работы морского и прибрежного транспорта по видам сообщений за 2017 год

Направление / показатель	Доходы от перевозок грузов, багажа, грузобагажа, млн. тенге		Перевезено грузов, багажа, грузобагажа, тыс. тонн		Грузооборот, млн. ткм	
	2016	2017	2016	2017	2016	2017.
Всего	8 304,4	**	2 565,5	2 102,6	1 772,2	1 584,2
Международное – всего, в том числе:	8304,4	**	2 565,5	2 102,6	1 772,2	1 584,2
Экспорт	8 224	5 593,1	2 546	2 091,3	1 757,4	1 575,4
страны ЕАЭС	**	**	**	522,4	**	355,3
страны вне ЕАЭС	**	**	**	1 568,9	**	1 220,2
Импорт	36,7	**	15,9	3,2	12,3	2,4
страны вне ЕАЭС	**	**	**	3,2	**	2,4
Транзит	43,7	**	3,7	8,1	2,5	6,3

Источник: Комитет статистики МНЭ РК

**информация отсутствует в официальных источниках

В 2017 году в структуре перевозок грузов и общем грузообороте морского транспорта большая доля приходится на экспорт – более 90 %. Основные показатели работы морского транспорта за 2016-2017 годы приводятся в таблице 19.

Таблица 20 - Перевалка грузов через порт Актау

Виды грузов	2013		2014		2015		2016		2017	
	Всего	ОП*	Всего	ОП	Всего	ОП	Всего	ОП	Всего	ОП
Нефть	6283	4129	5954	4158	3 521	2 214	2278	1659	1277	957
Металл	718	-	1230	3	1 071	47	1268	49	353	-
Зерно	528	-	686	98	501	68	528	35	495	50
Паромные грузы	1982	-	1968	-	466	-	1124	-	701	-
Другие Грузы	555	0,25	429	47	338	46	265	20	147	3
ИТОГО	10066	4129	10267	4307	5 897	2 375	5463	1763	2973	1010

Источник: информация администрации порта Актау

Перевалка грузов в порту Актау за рассматриваемый период снизилась практически более чем в три раза. В 2017 году падение перевалки грузов в порту в сравнении с 2013 годом составило 70 %. В 2017 году объем снизился на 54 % к уровню 2016 года. Основная причина – снижение объемов перевалки нефти и нефтепродуктов, паромных и иных грузов (таблица 20).

Таблица 21 - Наличие подвижного состава морского транспорта

	2013	2014	2015	2016	2017
Всего морских судов, в т.ч.	61	48	59	65	66
самоходные грузовые суда	30	15	16	19	20
грузовые несамоходные суда	19	19	18	18	18
буксиры	12	14	25	28	28

Источник: Комитет статистики МНЭ РК

В 2017 году произошло увеличение на одну единицу самоходного грузового судна (таблица 21).

Таблица 22 - Наличие подвижного состава внутреннего водного транспорта

	2013	2014	2015	2016	2017
Всего судов	151	142	141	179	171
в том числе:					
самоходные грузовые суда	12	12	8	9	9
- сухогрузные	10	10	8	9	9
- наливные	2	2	-	-	-
Баржи	54	51	53	69	66
- сухогрузные	52	49	51	61	58
- наливные	2	2	2	8	8
буксиры, толкачи	56	54	55	74	75
пассажирские, грузопассажирские суда	29	25	25	27	21

Источник: Комитет статистики МНЭ РК

В 2017 году произошло уменьшение подвижного состава внутреннего водного транспорта на восемь единиц, а именно на три сухогруза и пять пассажирских судов (таблица 22).

Таблица 23 - Протяженность внутренних водных судоходных путей общего пользования

	километров
Республика Казахстан	4 150,9
Алматинская область	330,0

Атырауская область	390,0
Западно-Казахстанская область	623,0
Карагандинская область	978,0
Павлодарская область	634,0
Северо-Казахстанская область	70,0
Восточно-Казахстанская область	1 116,6
г.Астана	9,4

Источник: Комитет статистики МНЭ РК

В настоящее время речное судоходство осуществляется в бассейнах рек Иртыш, Урал, Кигач, Ишим, Или, Капчагайском водохранилище и озере Балхаш. Общая протяженность эксплуатируемых участков водных путей составляет 4 150,9 км, из которых на 4 040,5 км реализуются мероприятия, связанные с обеспечением безопасности судоходства.

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

Таблица 24 - Контрольно-надзорная деятельность в сфере водного транспорта

Показатели	2014	2015	2016	2017	За 8 мес. 2018
Количество речных судов на учете	809	684	628	766	747
Количество маломерных судов на учете	28 023	28 280	28 621	18 103	17 817
Количество морских судов на учете	296	321	323	316	323
Осмотрено маломерных судов	5 547	3 820	8 336	8 625	4 416
Выявлено административных правонарушений	917	700	1 158	1 030	820
Сумма штрафов	6541,9	3978,1	8958,1	7100,9	6998,8
Дипломировано лиц командного состава судов, чел	157	156	112	131	78
Количество осмотров морских судов в эксплуатации, ед	48	42	3 025	2 158	244
Количество выявленных нарушений на морских судах	19	34	7	15	9
Количество выданных предписаний по осмотрам морских судов	6	25	13	5	4
Количество осмотров речных судов в эксплуатации, ед	745	789	824	776	606
Количество выданных предписаний по осмотрам речных судов	105	170	145	83	138
Осмотрено судоходных водных путей, км	13922	15216,5	12248,5	13218,3	9280,3
Количество выданных предписаний по судоходным водным путям	18	28	24	15	29
Технических освидетельствований маломерных судов	9 367	8 201	6 782	6 280	2 084

Зарегистрировано маломерных судов	1 860	1 655	2 174	1 938	1 018
Снято с государственной регистрации маломерных судов	2 432	1 329	1 964	13 218	749
Зарегистрировано речных судов	69	58	149	180	35
Снято с государственной регистрации речных судов	87	185	203	42	45
Аварийные случаи с морскими судами	4	5	19	9	3
Транспортные происшествия с речными судами	3	0	3	0	1
Транспортные происшествия с маломерными судами	7	3	5	1	1
Погибших, чел	5	4	4	1	1
Пострадавших, чел	1	6	3	0	0

Источник: официальный веб-сайт МИР РК

В 2017 году количество речных судов на учете увеличилось на 138 судов, количество же морских судов на учете уменьшилось на 7 судов.

Произошло увеличение количества снятых с государственной регистрации маломерных судов, а именно с 1 964 единиц в 2016 году до 13 218 единиц в 2017 году. В этой связи общее количество маломерных судов на учете уменьшилось на 10 518 единиц.

Продолжает уменьшаться количество технических освидетельствований маломерных судов, так в 2017 году составило 6280. В целом же осмотр маломерных судов увеличился с 8336 в 2016 году до 8625 в 2017 году.

Количество выявленных административных правонарушений уменьшилось с 1158 в 2016 году до 1030 в 2017 году. По общей сумме штрафов также произошло уменьшение с 8 958 млн. тенге в 2016 году до 7 101 млн. тенге в 2017 году.

Анализируя систему статистических показателей Комитета статистики МНЭ РК необходимо отметить их недостаточность для представления полной картины отрасли водного транспорта. Провести анализ эффективности реализуемых государственных программ также недостаточно.

Предлагается дополнить следующими показателями: показатели объема выполненных транспортных услуг, работ по дноуглублению и руслоочищению; объемы и источники инвестиций по видам водного транспорта; показатели наличия, состояния и использования материально-технической базы транспорта; показатели наличия трудовых ресурсов и их трудоустройства. Показатели неокончательны и могут быть дополнены.

Необходимо отметить, о наличии разночтений по данным предоставляемых ответственным исполнителем государственной программы от размещенных на официальном сайте органов статистики Казахстана. Так, например, по информации ответственного исполнителя объем перевозок грузов на внутренних водных путях по итогам 2017 года составил 1639 тыс. тонн, а за 2016 год – 1265 тыс. тонн, в свою очередь по информации с сайта статистики объем перевозок составил 1649 тыс. тонн грузов за 2017 год и 1189 тыс. тонн за 2016 год.

В целом статистика не отражает ход реализации программ.

5.4. Системные проблемы водного транспорта

5.4.1. Проблемы развития перевозок по внутренним водным путям и трансграничным рекам.

Развитие и использование потенциала внутренних водных перевозок Казахстана в значительной мере определяется состоянием судоходных путей. На их содержание ежегодно из республиканского бюджета выделяются финансовые средства, однако их недостаточно для поддержания путей в надлежащем состоянии. Это приводит к закрытию отдельных судоходных участков, что сдерживает рост объема перевозок и не отвечает требованиям безопасности судоходства. В Казахстанских и международных документах отмечается неудовлетворительное состояние экосистемы реки Урал, приведшее практически к прекращению судоходства.

Река Иртыш является трансграничной, и ее использование регулируется межправительственными соглашениями. Российские и Китайские стороны развивают собственные экономики и энергетику, не заботясь о последствиях для Казахстана. В этой связи имеет место отсутствие достаточной заинтересованности российской и китайской сторон в совместном использовании рек для транспортировки грузов и пассажиров.

Например, Республиканским государственным казенным предприятием «Қазақстан су жолдары» проводится работа по углублению фарватера реки Иртыш на казахстанской части реки Иртыш в целях развития судоходного движения, в свою очередь на российской стороне достаточных мер не принимается, что позволяет развивать транспортировку грузов по реке Иртыш.

Переговоры на различных уровнях ведутся, но к сожалению указанные проблемы до сих пор не находят своего разрешения. Дальнейшее развитие речного транспорта сдерживает отсутствие достаточных объемов перевозок. Это во многом зависит от заинтересованности в перевозке грузов речным транспортом частных предпринимателей регионов и сопредельных стран. Соответственно требуется проведение маркетинговых исследований, логистическое обеспечение и организация рекламных кампаний. Такая работа уместна в рамках реализации государственных программ по развитию регионов.

5.4.2. Проблемы развития морского транспорта

✓ Отсутствие институциональной базы морских портов Казахстана

На данном этапе необходимо ускорить решение, связанного со стратегией развития, вопроса институционального статуса международных морских портов в Казахстане. Три порта (Актау, Северный терминал, Курык) несут убытки, не имеют устойчивую перспективу развития. У каждого порта отдельная и размытая институциональная база. Есть ряд ключевых вопросов: кто должен быть владельцем земли и инфраструктуры в портах, на каких условиях могут привлекаться инвестиции в развитие и оснащение причалов, развиваться конкуренция стивидоров, сервисных компаний и т.д.?

✓ Проблемы связанные с подготовкой и сертификацией по морским специальностям

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

В Казахстане не налажена структура морского образования. Есть стандарт, который был в свое время положен в основу государственного общеобязательного стандарта образования Республики Казахстан (ГОСО). К сожалению, сегодня он устарел. Этот стандарт определяет образование только высшего командного состава.

В этой связи одной из основных системных проблем является отсутствие в Казахстане соответствующей международным стандартам системы подготовки кадров для морского транспорта. То есть, вопрос, связанный с членством Казахстана в ИМО и необходимостью признания отечественной системы подготовки морских специалистов на со-

ответствие требованиям международной конвенции «О подготовке и дипломировании моряков и несении вахты» (ПДНВ). Существуют требования к процессу обучения, продолжительности плавательной практики, водоизмещению судов учебной практики, сертификации тренеров и преподавателей. Только в этом случае дипломы специалистов выпускников наших ВУЗ-ов будут легитимными и признаваться

Необходимо увеличить стоимость грантов на морские специальности, с учетом стоимости плавательной практики, а также увеличить расходы на приобретение учебного судна соответствующего требованиям. Это необходимо в связи с требованиями статьи 25 Закона «О торговом мореплавании» к 2020 году быть гражданами Республики Казахстан специальностей капитана, старшего помощника капитана и старшего механика экипажей судов.

В ПДНВ четко прописано, какими навыками должен обладать тот или иной специалист в сфере морского транспорта: начиная от рядового матроса и заканчивая капитаном корабля. Особенностью подготовки морских специалистов является то, что для получения профессионального диплома студент должен иметь в наличии подтверждение о прохождении морской практики (минимум 12 месяцев) и обязательные курсы согласно конвенции ПДНВ.

Проблемными остаются вопросы обеспечения прохождения практики на морских судах всех студентов обучающихся в РК, а также обеспечения прохождения обязательных курсов/тренингов согласно ПДНВ. В Казахстане отсутствует возможность прохождения профессиональной сертификации и подтверждения рабочего диплома.

Проходить периодическую сертификацию (они даются на определенный срок), подтверждать рабочие дипломы приходится в зарубежных образовательных заведениях. Например, квалифицированные специалисты портового флота имеют диплом, подтверждающий ту или иную квалификацию и сертификаты Наставления по борьбе за живучесть судна имеющие срок пользования пять лет.

В этой связи отечественные работники морской отрасли вынуждены проходить профессиональную сертификацию и подтверждение рабочего диплома в зарубежных образовательных заведениях (учебных центрах), которые это осуществляют на возмездной основе. То есть значительное количество денежных средств уходит на оплату в иностранные учебные заведения.

Отсутствие учебных центров в Казахстане предоставляющих дополнительно обучение с целью формирования и поддержания необхо-

димого уровня квалификации морских специалистов, делают их неконкурентоспособными на рынке труда. Также учебные заведения должны расширить перечень специальностей по отрасли морского транспорта, т.к. подготовка по некоторым специальностям в Казахстане вообще не осуществляется.

✓ Отсутствие мер государственной поддержки отечественных морских перевозчиков.

На Каспии Казахстан имеет хорошо развитые портовые мощности, современный парк судов и продолжает наращивать потенциал. Главная проблема теперь привлечение грузопотоков и загрузка работой собственного флота (свой груз – свой флот). В этом направлении в 2018 году проделана определенная работа, в том числе в рамках активной деятельности международной ассоциации Транскаспийский Международный Транспортный Маршрут (ТМТМ).

В результате отсутствия на Каспии паромных судов под флагом Казахстана экспортные объемы генеральных грузов из порта Актау вывозятся судоходными компаниями прикаспийских государств. Ежегодная упущенная выгода Казахстана исчисляется миллиардами тенге. Казахстанские экспортеры и импортеры заключают экспортно-импортные контракты на условиях, при которых право выбора грузо-перевозчика принадлежит их иностранным партнерам. С учетом того, что иностранные партнеры преимущественно загружают свои судоходные компании, происходит переориентация транспортировки внешнеторговых грузов Казахстана от отечественных морских перевозчиков к иностранным.

В 2017 году ряд отечественных компании вынуждено провели смену казахстанского флага на судах на флаги прикаспийских государств. Это позволило им пользоваться различными преференциями и мерами поддержки этих государств, а также получать необходимый объем грузов.

✓ Отсутствие сервисной инфраструктуры

Отсутствие сервисной инфраструктуры, в том числе судоремонтной базы по техническому обслуживанию и ремонту судов, судовых механизмов и оборудования. В казахстанском секторе Каспийского моря, где ведутся работы по разведке углеводородного сырья, работают

свыше 150 судов. Проводить ремонты и необходимые технические эксплуатационные осмотры вынуждены в иных государствах. Средства, предусмотренные на это, также идут в оплату за оказанные услуги.

Создание казахстанской судоремонтной базы обеспечит обслуживание отечественных и иностранных судов на уровне международных стандартов и расширит круг услуг морского транспорта Республики Казахстан.

Ранее создание указанной сервисной инфраструктуры было предусмотрено в Программе создания национального морского торгового флота на 2004-2006 годы, утвержденного постановлением Правительства Республики Казахстан от 13 июля 2004 года № 763. Однако отсутствие финансовых ресурсов привело к необходимости перенесения срока их реализации на более поздний период.

5.5. Зарубежный опыт государственного регулирования

В Российской Федерации реализуется Государственная программа «Развитие транспортной системы» (Госпрограмма), утвержденная постановлением Правительства Российской Федерации от 20 декабря 2017 года № 1596. Госпрограмма подготовлена с учетом роли и места транспорта в решении приоритетных задач социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года. В программу входят строительство объектов инфраструктуры портов (терминалы, искусственные земельные участки, причалы, перегрузочные комплексы), строительство судов (линейные дизельные ледоколы, спасательные и лоцмейстерские суда и др.). Предусмотрено строительство объектов Глобальной Морской Системы Связи при Бедствии (ГМССБ) на трассах Севморпути, реконструкцию станций «КОСПАС-САРСАТ», оснащение объектов морского транспорта техническими средствами обеспечения транспортной безопасности. Строительство гидроузлов, реконструкция каналов, а также различных гидросооружений.

В Республике Беларусь реализуется Государственная программа развития транспортного комплекса Республики Беларусь на 2016–2020 годы, целью которой является удовлетворение потребностей населения и экономики республики в транспортных услугах. Реализуется подпрограмма «Развитие внутреннего водного и морского транспорта Республики Беларусь». Ее задачами являются:

- обеспечение доступности, повышения качества и безопасности услуг внутреннего водного и морского транспорта;
- развитие инфраструктуры водного транспорта.

Планируется создание государственного учреждения «Государственная администрация водных путей и портов», которое будет осуществлять управление инфраструктурой внутренних водных путей и портов. Ведомство будет осуществлять политику развития инфраструктуры внутреннего водного транспорта, реализовать механизм привлечения в отрасль частных портовых операторов и перевозчиков.

Планируется развитие мультимодальных перевозок, в частности смешанных железнодорожно-водных перевозок сырьевых грузов и энергоносителей, имеющих устойчивый грузопоток в международном сообщении (Украина, Литовская Республика, Латвийская Республика).

Планируется присоединение Республики Беларусь к международным актам в области морского права и развитию законодательства Республики Беларусь.

Совершенствование инфраструктуры водного транспорта будет обеспечено за счет развития инфраструктуры речных портов и внутренних водных путей, в том числе воднотранспортных соединений с сопредельными государствами. В ходе развития внутренних водных путей будут увеличены их гарантированные габариты и период навигации с устойчивым судоходством.

Большое значение будет уделяться комплексному подходу к планированию и выполнению работ на водных объектах. Это будет реализовано через работу бассейновых советов, которые в соответствии с законодательством должны быть сформированы в краткосрочной перспективе.

Развитие инфраструктуры речных портов будет сконцентрировано на расширении номенклатуры обрабатываемых грузов на основе строительства специализированных причалов и модернизации технологий обработки грузов.

5.6. Предложения по развитию водного транспорта

Для развития водного транспорта предлагаются следующие меры:

- для увеличения товарооборота с прикаспийскими странами (Россия, Азербайджан) и поставок грузов в западные регионы Казахстана (товары народного потребления, оборудование, строительные

материалы и т.д.) необходимо обеспечить многофункциональность паромной транспортной системы, наладить постоянные паромные сообщения с прикаспийскими портами;

- для повышения безопасности плавания в акватории морских портов Актау и Курык проработать вопрос создания навигационных систем, в задачи которых будут входить управление движением судов и координация поисково-спасательной деятельности;

- продолжить наращивание торгового флота, в том числе сухогрузного для развития транспортно-логистической цепочки;

- решить задачу подготовки казахстанских моряков в соответствии с международными стандартами;

- обеспечить соответствие требованиям статьи 25 Закона РК «О торговом мореплавании»;

- развивать перевозки по внутренним водным путям, обновить суда технического флота, осуществить реконструкцию судоходных шлюзов;

- совершенствование инфраструктуры водного транспорта путем развития инфраструктуры речных портов и внутренних водных путей, в том числе воднотранспортных соединений с сопредельными государствами;

- поэтапно обновлять служебный водный транспорт Комитета транспорта Министерства по инвестициям и развитию Республики Казахстан, осуществляющего контрольно-надзорную деятельность;

- пересмотреть подходы государственной поддержки отечественных перевозчиков;

- ускорить принятие мер по вхождению в «Белый список» Международной морской организации (ИМО);

- принять государственную программу по развитию морского и внутреннего водного транспорта и судоходных путей.

Раздел 6. ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ

6.1. Законодательство авиационного транспорта

Закон Республики Казахстан «Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации» регулирует общественные отношения, связанные с использованием воздушного пространства Республики Казахстан и деятельностью авиации, и определяет порядок использования воздушного пространства и деятельности авиации. Нормы Закона распространяются на:

- пользователей воздушного пространства Республики Казахстан;
- государственную, гражданскую и экспериментальную авиацию в пределах Республики Казахстан;
- государственные и гражданские воздушные суда Республики Казахстан во время их нахождения за пределами Республики Казахстан, если законами страны пребывания воздушного судна не предусмотрено иное.

Законодательство в гражданской авиации также регулируется документами ИКАО. В 2014 году вступил в силу Договор о Евразийском экономическом союзе. Были утверждены Основные направления скоординированной (согласованной) транспортной политики. Для ее реализации были утверждены Дорожные карты, в том числе и по гражданской авиации. Казахстан подписал с 38 странами межправительственные соглашения о воздушном сообщении.

6.2. Анализ исполнения государственных программ

Необходимо отметить, что по состоянию на сегодня в области гражданской авиации есть государственная программа «Нуры жол», которая не отражает полное состояния отрасли. Не учитывает развитие авиакомпаний и аэропортов. Процесс модернизации и улучшения взлетно-посадочных полос.

Государственная программа «Нуры жол» не отражает всю суть развития гражданской авиации. Основной проблемой является, что нет определенной Стратегии развития отрасли, соответственно отрасль не имеет возможности планомерно развиваться.

Нет государственных программ учитывающих субсидирование авиакомпаний и аэропортов.

Так же нет Воздушного кодекса, такой бы документ позволил бы отразить всю взаимосвязь воздушного транспорта, государственной политики, ответственность авиакомпаний перед пассажирами, безопасность полетов, а также определилось бы функция регулирования деятельности.

Фактически, единственным стратегическим документом для отрасли гражданской авиации на сегодняшний день является государственная программа «План нации -100 конкретных шагов» (66, 67, 68 шаги), затрагивающая отдельные вопросы развития отрасли.

6.2.1 Исполнение Плана нации 100 шагов

В целях реализации 100 шагов запланировано создание международного авиационного хаба. Под Алматы с привлечением стратегического инвестора будет построен новый международный аэропорт, соответствующий мировым стандартам (шаг 66). При этом, по настоящее время нет действий по реализации данного шага, нет привлечения инвесторов, нет нового международного аэропорта. Также важно отметить, что действующий аэропорт города Алматы принадлежит частному лицу.

В шаге 67 предусмотрено развитие авиаперевозчика «ЭЙР АСТАНА» и Национальной компании «КТЖ» как крупных международных операторов. «Эйр Астана» сосредоточится на международных направлениях и откроет новые направления в основные финансовые центры мира (Нью-Йорк, Токио, Сингапур). Развитие «Эйр Астаны» будет гармонизировано с планами «КТЖ» по развитию альтернативных маршрутов, что позволит снизить стоимость доставки груза более чем в два раза. В настоящее время нет гармонизированных планов ЭЙР АСТАНА» и НК «КТЖ», не совершены ни какие действия, при этом необходимо заметить, что в собственности отечественных авиакомпания отсутствуют грузовые самолеты.

Улучшение эффективности государственного регулирования авиаперевозок для повышения привлекательности авиатранзита через Казахстан. Деятельность Комитета гражданской авиации будет ориентирована на модели Британского государственного агентства гражданской авиации и Агентства безопасности авиации ЕС (шаг 68).

6.2.2 Исполнение Государственной программы по развитию инфраструктуры «Нұрлы жол» на 2015-2019 годы

Показатели прямых результатов. Объем транзитных авиаперелетов за 2017 год составляет 175,2 млн. сам/км, что на 4% больше показателя 2016 года (169 млн. сам/км).

С начала 2017 года открыто 10 новых международных маршрутов, в том числе иностранными перевозчиками по направлению в Варшаву, Будапешт, Хельсинки, Пекин и Батуми и казахстанскими авиакомпаниями по направлению в Сиань, Киев, Минводы, Ереван, Дели.

В настоящее время количество международных сообщений составляет 99.

В настоящее время функционируют 3 аэродрома МВЛ – Зайсан, Урджар и Ушарал.

Срок финансирования на разработку ТЭО и ПСД из МБ - 2019 год.

За январь-декабрь 2017 года аэропортами РК обслужено 14,4 млн. человек, что на 18% больше аналогичного периода 2016 года (12,2 млн. человек). В настоящее время количество аэропортов, имеющих категорию ИКАО – 15.

В 2015 году был завершен проект реконструкции ВПП аэропорта г. Уральск. Теперь физические параметры аэродрома позволяют принимать все воздушные суда авиакомпаний РК, обслуживающие рейсы по внутренним и международным маршрутам.

В целях строительства нового пассажирского терминала в аэропорту г. Кызылорда с использованием механизмов ГЧП аэропорт был передан в собственность акимата области. В настоящее время Акиматом Кызылординской области ведутся работы с банком ЕБРР по реализации проекта «Строительства нового пассажирского терминала в аэропорту г. Кызылорда».

В соответствии с протокольным поручением Премьер-Министра РК в настоящее время совместно с Акиматом ЮКО, государственными органами, ТОО «АМГ» ведутся работы по реализации проекта «Строительство пассажирского терминала аэропорта г.Шымкент».

На сегодняшний день в аэропорту г. Атырау осуществляют аэропортовскую деятельность два основных оператора:

- АО «Международный аэропорт Атырау», осуществляющее эксплуатацию аэродрома, собственник 100% акций - АО «ФНБ «Самрук Казына», и в настоящее время пакет акций АО «Международный аэропорт

Атырау» передан в управляющую компанию при АО «НК «Қазақстан темір жолы» ТОО «Airport Management Group»;

- АО «АТМА Аэропорт Атырау и перевозки», осуществляющее обслуживание пассажиров, а также являющееся собственником пассажирского терминала (аэровокзала), акционерами которого являются – Акимат Атырауской области и турецкая компания «Магденли Йер Хизметлери ве Ташима А.Ш», владеющие по 50% акций каждый.

Опыт предыдущих лет показал, что раздробленность имущественного комплекса аэропорта города Атырау не позволяет создать единую рациональную технологическую цепочку по обслуживанию воздушных судов, повысить уровень предоставляемых услуг исключить дублирующие службы, а также генерировать значительные доходы для развития аэропорта в силу того, что наличие двух хозяйствующих субъектов отрицательно сказывается на качестве оказываемых услуг, в связи с чем необходимо присутствие единого оператора осуществляющего аэропортовскую деятельность в аэропорту г. Атырау.

Учитывая это, и в целях дальнейшего развития аэропорта г. Атырау, в настоящее время акционерами АО «Международный аэропорт Атырау» проводятся переговоры с турецкой компанией «Магденли Йер Хизметлери ве Ташима А.Ш» по вопросу выкупа акций «АТМА Аэропорт Атырау и перевозки» в размере 50% (долю турецкой стороны).

По результатам переговоров будет определено направление реализации проекта реконструкции существующего терминала или строительства нового пассажирского и грузового терминалов, в том числе по привлечению источника финансирования проекта.

Таблица 25 - Показатели прямых результатов

Гражданская авиация								
Увеличение объема транзитных авиаперелетов	млн.са м.км.	МИР			165,4	168,7	172,1	175,5
Увеличение числа регулярных международных воздушных сообщений	ед.	МИР			89	91	93	95
Доля районных центров, имеющих местные воздушные линии, от общего количества районных центров в стране (175)	%	МИР			1,14	4	5,7	8,6
Количество пассажиров в обслуженных аэропортах Республики Казахстан	млн. пасс.	МИР			12,9	14,1	15,1	16,2
Количество перевезенных пас-	тыс.	МИР, акима-				6	86	170

сажиров региональными воздушными линиями	пасс.	ты областей и г.г. Астана и Алматы						
Количество аэропортов, имеющих категорию ИКАО	ед.	МИР			14	14	14	15
Количество транзитных авиапассажиров до 1,6 миллиона к 2020 году	тыс. пасс.	МИР				900	1200	1600

6.3 Основные системные проблемы

✓ Отсутствие Стратегии развития отрасли

Необходимо отметить, что в Казахстане отсутствует закреплённая на законодательном уровне стратегия развития отрасли развития гражданской авиации, которая бы учитывала цели, задачи и планы развития, установленные ИКАО для всех стран – участниц в глобальном аэронавигационном плане и плане по безопасности полетов в перспективах, требующих значительных ресурсов, на соответствие техническому прогрессу в авиационной индустрии, обеспечению безопасности на необходимом уровне, динамике роста воздушных перевозок.

Стратегия позволила бы гармонизировать планы развития всех участников авиационной отрасли (навигация, авиакомпания, аэропорты, уполномоченного органа в сфере гражданской авиации).

Существующая разобщённость форм собственности аэропортов и авиакомпаний будет усугублена после передачи объектов государственной собственности в конкурентную среду в рамках государственной программы по приватизации, вследствие чего управление вопросами развития отрасли будет децентрализовано, приводя отрасль к хаосу и борьбе субъектов за выживание.

✓ Отсутствие учебной и подготовительной базы для подготовки летных кадров.

Казахстанские авиакомпании вынуждены приглашать летчиков со всего мира, потому что своих нет.

Отучившись в Академии гражданской авиации (АГА) и получив высшее летное образование по специальности лётная эксплуатация летных аппаратов, это не позволит работать пилотом в авиакомпаниях, так как нет достойного переобучения на большую авиатехнику,

ведь местные учебные заведения не дают таких рейтингов, как *multy engine/type rating* и *instrumental rating* (обучение на определенный многодвигательный борт самолета и обучение пилотированию при определенных погодных условиях).

Отсутствие указанных рейтингов не дает право допуска к полетам в качестве коммерческого пилота, даже имея CPL (лицензия коммерческого пилота), которую студенты получают в АГА, это является ограничением, не зависимо от того где ранее проходило обучение.

В Национальном авиа перевозчике Air Astana или в каком либо другом, не могут пройти на учебу/ работу даже граждане Казахстана, имеющие соответствующее высшее летное образование, т.к., как было сказано выше, АГА на выходе предоставляет лишь лицензию коммерческого пилота, которой недостаточно для работы в авиакомпании. Потому, трудоустройство пилотом после нашей Академии Гражданской Авиации не гарантировано.

При этом, Air Astana финансирует обучение малого количества пилотов по своей программе AB-Initio, на которую очень сложно поступить, возраст претендента от 18 до 34, в год примерно 15 человек.

Программа предполагает прохождение претендентом медицинского освидетельствования, определенные этапы тестирования, в последующем прохождение 2 годичной интенсивной учебы по Европейским стандартам в США и Европе. В последующем получает Европейское Коммерческое свидетельство, а так же Frozen ATPL (высшая пилотная лицензия), в случае успешной учебы- гарантированное трудоустройство.

Претендент идет на риск и в случае плохой учебы или не сдачи определенных требований обязан вернуть всю стоимость обучения, приблизительная стоимость которой составляет свыше \$ 150 тыс.

В успешном случае, компания оплачивает 50% стоимости, это примерно 70000 долларов США. Остальные \$ 70 тыс. студент должен будет выплатить из своей зарплаты в течение 7 лет.

✓ Отсутствие уполномоченного органа по государственной инспекции по безопасности полетов

Для полной безопасности полетов, считаем целесообразным создание уполномоченного органа по государственной инспекции по безопасности полетов, который был бы свободным от любого влияния извне, был бы подотчетен непосредственно Президенту страны.

В функциональных обязанностях «Глава инспекции проверяет авиапредприятия и дает предписания. За невыполнение этих предписаний предусмотреть серьезные санкции для юридических лиц, либо прекратить дальнейшую деятельность, либо наложить штраф в особо крупном размере. Для физического лица в зависимости от последствий его нарушений предусмотреть наказание с привлечением к уголовной ответственности вплоть до лишения свободы. Вот тогда любой руководитель авиапредприятия десять раз подумает, прежде чем игнорировать указания госоргана».

✓ Отсутствие нормативного документа, регулирующего порядок распределения авиатоплива.

Ежегодно на основании предоставленных объемов вырабатываемого авиатоплива отечественными НПЗ составлялся график закрепления аэропортов и авиакомпаний за ресурсодержателями нефтепродуктов. Но в соответствии с заключением по результатам расследования, проведенного Комитетом по регулированию естественных монополий, защите конкуренции и прав потребителей Министерства национальной экономики Республики Казахстан составление графика признано нарушением требований законодательства Республики Казахстан в области защиты предпринимательства.

В связи с чем, в 2018 году субъектам гражданской авиации было предложено составить данный график закрепления. Было разработано два варианта графика, но субъекты гражданской авиации не пришли к единому решению.

Необходимо отметить, что на рынке авиатоплива помимо прочих субъектов гражданской авиации участвуют различные субъекты предпринимательства (поставщики авиатоплива, трейдерские компании, ресурсодержатели).

Законодательное установление государственного регулирования распределения авиатоплива противоречат требованиям Предпринимательского Кодекса

В целом данные вопросы требуют тщательной проработки с учетом мнения субъектов предпринимательства участвующих на рынке обеспечения авиатоплива (аэропорты, авиакомпании, ресурсодержатели, поставщики авиатоплива и другие).

✓ Отсутствие равного доступа для казахстанских авиакомпаний на международные линии.

В настоящее время в Казахстане есть несколько ведущих авиакомпаний таких как: *Air Astana*, *SCAT*, *Bek Air*, *Qazaq Air*, *Zhetysu*, *Zhez Air*. При этом нет равного доступа между всеми авиакомпаниями.

6.4 Анализ статистических данных по авиационному транспорту

За 8 месяцев 2018 года в воздушном пространстве Республики Казахстан количество обслуженных полетов составило 171 845, что на 9 522 полетов больше, чем за аналогичный период 2017 года. Увеличение объемов воздушного движения составило 5,87%. Казахстанскими авиакомпаниями было выполнено 66 489 полетов, количество полетов иностранных авиакомпаний составило 105 356. Увеличение объемов воздушного движения отмечается по всем категориям полетов, за исключением чартерных полетов воздушных судов иностранных государств с посадкой в Казахстане, и внутренних чартерных полетов казахстанских авиакомпаний. Количество выполненных регулярных транзитных полетов через воздушное пространство нашей страны в период с января по август 2018 года составило 76 431, что на 5 328 (+7,49%) полетов больше, чем за аналогичный период прошлого года. При этом рост движения транзита чартерных полетов иностранных авиакомпаний составил +18,89% (с 6 621 полетов в 2017 году до 7 872 в 2018 году). Рост транзитного движения связан увеличением частоты выполнения регулярных рейсов иностранных авиакомпаний. Количество выполненных регулярных полетов с посадкой на аэродромы Казахстана иностранными авиакомпаниями в период с января по август 2018 года составило 15 221, что на 354 (+2,38%) полетов больше, чем за аналогичный период прошлого года.

За 7 месяцев 2018 года пассажиропоток воздушного транспорта вырос на 15%. С начала года авиакомпаниями перевезено 4,6 млн. человек. В прошлом году за этот период 4,0 млн. человек воспользовались услугами авиакомпаний.

По прогнозным данным за январь-июль 2018 года аэропортами Республики Казахстан обслужено 7,7 млн. человек, что на 11% больше показателя аналогичного периода 2017 года (6,9 млн. человек).

Таблица 26 - Основные показатели по отрасли гражданской авиации

	2014	2015	2016	2017
Перевезено пассажиров (млн.чел)	5,5	5,9	6	7,4

Перевезено грузов (тыс.тонн)	19,6	17,0	18,1	22,4
Обслужено пассажиров (млн.чел)	10,7	12,1	12,2	14,3
Авиатранзит (млн.см.км)	179,8	171,3	169	175,2

По данным Комитета статистики МНЭ РК

Таблица 27 - Основные экономические показатели развития

Показатели	2013	2014	2015	2016	2017
Перевозки грузов воздушным транспортом общего пользования, тонн	23 874	19 082	17 178	18 015,9	22 500
Грузооборот воздушного транспорта общего пользования, тыс. ткм	63 130,1	49 273,3	42 699,9	42 093,5	53 800
Перевозки пассажиров воздушным транспортом общего пользования, тыс. человек	4 985,6	5 434,6	5 922,8	6 021,7	7 363,73
Пассажирооборот воздушного транспорта общего пользования, млн. пкм	9 687,8	10 586,3	11 153,3	11 313	14 383,7

* по данным Комитета статистики МНЭ РК

Таблица 28 - Основные показатели работы воздушного транспорта по видам сообщений за 2017 г.

Показатели	Всего	Международное	Внутреннее
Доходы от перевозок пассажиров, млн. тенге	6 342,2		
Перевезено грузов, багажа, грузобагажа, тонн	22 500	10 250	12 250
Грузооборот, млн. ткм	53,8	38,8	15
Доходы от перевозок пассажиров, млн. тенге	290 403,6		
Перевезено пассажиров, тыс. человек	7 363,73	2 778,5	4 585,22
Пассажирооборот, млн. пкм	14 383,7	8 855,6	5 528

* по данным Комитета статистики МНЭ РК

Таблица 29 - Основные показатели работы воздушного транспорта за 2017 г.

Показатели	Международное	Внутреннее
Регулярные авиаперевозки		
Самолето-километры, тыс. км	154 632,0	61 384,1
Отправления воздушных судов, единиц	25 870,0	201 847,0
Налет часов, часов	88 677,0	88 485,0
Выполненные пассажиро-километры, тыс. пкм	7 168 523,0	5 500 179,0
Располагаемые кресло-километры, тыс. пкм	10 616 036,0	6 519 345,5
Выполненные тонно-километры, тыс. ткм	38 311,0	14 946,0
Располагаемые тонно-километры, тыс. ткм	323 960,0	1 345 457,8
Нерегулярные (чартерные) авиаперевозки		
Самолето-километры, тыс. км	8 721,4	2 773,5
Отправления воздушных судов, единиц	2 474,0	9 770,0

Налет часов, часов	11 368,0	8 044,0
Выполненные пассажиро-километры, тыс. пкм	1 687 104,0	27 853,0
Располагаемые кресло-километры, тыс. пкм	1 872 573,1	51 146,0
Выполненные тонно-километры, тыс. ткм	X	x
Располагаемые тонно-километры, тыс. ткм	X	x

** по данным Комитета статистики МНЭ РК*

Таблица 30 - Динамика основных показателей воздушного транспорта в мире

Наименование	2015	2016	2017
Перевезено грузов, (тонн)	50,6 (0,5%)*	52,6 (4,0%)	56,1 (7,3%)
Грузооборот, (тонно-км)	197,4 (1,3%)	204,9 (3,8%)	223,7 (9,5%)
Перевезено пассажиров, (млн. чел.)	3,6 (97,2)	3,8 (6,8%)	4,1 (7,2%)
Пассажирооборот (пассажиро-км.)	6,6 (7,5%)	7,1 (7,4%)	7,7 (7,9%)

** (рост по сравнению с предыдущим годом)*

Таблица 31 - Происшествия на воздушном транспорте

Показатели	2013	2014	2015	2016	2017
Число происшествий, единиц	3	3	7	3	Крушений – 5, авиационных инцидентов без жертв - 3
Погибло, человек	24	2	8	7	11
члены экипажа	7	2	5	3	7
пассажиры	17	-	3	4	4
Ранено, человек	-	1	1	-	5
члены экипажа	-	-	-	-	3
пассажиры	-	1	1	-	2

** по данным Комитета статистики МНЭ РК*

Источник:

✓ Информация по инфраструктурным проектам

За годы независимости проведена реконструкция 15 взлетно-посадочных полос (ВПП) и 12 терминалов аэропортов Казахстана.

В целях модернизации инфраструктуры воздушного транспорта в текущем году в рамках исполнения Послания Главы государства «Нұрлы жол» завершено строительство нового терминала аэропорта Астаны, обеспечивающего комфортное обслуживание пассажиров, как на внутренних, так и на международных авиалиниях, и имеющего широкую возможность обслуживания трансфертных и транзитных пассажиров. Площадь терминала составляет 47 000 м². Пропускная способность нового терминала - 5 млн. человек в год (действующий терминал – 3,2 млн. чел.), итого 8,2 млн. пассажиров в год или 2525 пасс/ час.

В 2017 году завершена реконструкция одной из действующей взлетно-посадочной полосы аэропорта г. Алматы. Продолжается рабо-

та по реализации проекта реконструкции ВПП аэропорта г. Семей. В планах до 2020 года намечена реконструкция ВПП аэропортов городов Костанай и Оскемен.

Необходимо отметить, что по состоянию на сегодня в области гражданской авиации есть государственная программа «Нуры жол», которая не отражает полное состояния отрасли. Не учитывает развитие авиакомпаний и аэропортов. Процесс модернизации и улучшения взлетно-посадочных полос.

Государственная программа «Нуры жол» не отражает всю суть развития гражданской авиации. Основной проблемой является, что нет определенной стратегии развития отрасли, соответственно отрасль не имеет возможности планомерно развиваться.

Нет государственных программ учитывающих субсидирование авиакомпаний и аэропортов.

Так же нет Воздушного кодекса, такой бы документ позволил бы отразить всю взаимосвязь воздушного транспорта, государственной политики, ответственность авиакомпаний перед пассажирами, безопасность полетов, а также определилось бы функция регулирования деятельности.

Также необходимо отметить «100 шагов» нации предусмотрено создание международного авиационного хаба. Под городом Алматы с привлечением стратегического инвестора будет построен новый международный аэропорт, соответствующий мировым стандартам. При этом, по настоящее время нет действий по реализации данного шага, нет привлечения инвесторов, нет нового международного аэропорта. Также важно подметить, что действующий аэропорт города Алматы принадлежит частному лицу.

Шагом 67 предусмотрено развитие авиаперевозчика «Эйр АСТАНА» и НК «КТЖ». «Эйр Астана» должна сосредоточиться на международных направлениях и открыть новые направления в основные финансовые центры мира (Нью-Йорк, Токио, Сингапур).

Развитие «Эйр Астаны» должны были гармонизированы с планами «КТЖ» по развитию альтернативных маршрутов, что позволит снизить стоимость доставки груза более чем в два раза.

Однако, в настоящее время нет гармонизированных планов «Эйр АСТАНА» и НК «КТЖ», не совершены ни какие действия, при этом необходимо заметить, что авиакомпания Эйр Астан не имеет собственных самолетов (как пассажирских так и грузовых).

6.5. Зарубежный опыт

В Российской Федерации существует государственная программа «Развитие транспортной системы» предполагающие Правила предоставления субсидий из федерального бюджета бюджетам субъектов Российской Федерации на реализацию мероприятий направления (подпрограммы) «Гражданская авиация и аэронавигационное обслуживание». Программа устанавливает цели, условия и порядок предоставления субсидий из федерального бюджета бюджетам субъектов Российской Федерации на реализацию мероприятий направления (подпрограммы) «Гражданская авиация и аэронавигационное обслуживание государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы».

Субъектами Российской Федерации предоставлены за счет субсидий межбюджетные трансферты местным бюджетам в целях софинансирования расходных обязательств муниципальных образований по строительству (реконструкции) объектов, находящихся в муниципальной собственности.

В Республике Беларусь проводится целенаправленная работа по развитию гражданской авиации. Увеличение парка воздушных судов позволило освоить новые рынки международных перевозок (открыто 15 новых регулярных рейсов), значительно увеличить частоту выполнения полетов в Европу и страны Содружества Независимых Государств, расширить чартерные программы. Для улучшения качества обслуживания пассажиров внедрена система интернет-регистрации на регулярные рейсы через сайт авиакомпании, а также киоски самообслуживания.

В целях развития аэропортовых комплексов в 2014 году реализован инвестиционный проект «Реконструкция действующего аэровокзального комплекса Национального аэропорта Минск с созданием современного международного пассажирского транзитного терминала», а также первая очередь проекта «Реконструкция сооружения специализированного воздушного транспорта с расширением на территории Национального аэропорта Минск» (строительство перрона с расширением мест стоянок воздушных судов). Завершены работы по реконструкции искусственных покрытий взлетно-посадочных полос в областных аэропортах Гомеля, Могилева и Витебска.

В аэропортовых комплексах продолжается обновление спецтехники, технологического оборудования и средств механизации, техническое пере-

оснащение служб авиационной безопасности современным досмотровым оборудованием.

Обеспечена доработка и техническое сопровождение автоматизированной системы управления воздушным движением, обновлены средства радиолокации, радионавигации и связи.

6.6. Предлагаемые меры по развитию авиационного транспорта

Для развития авиационного транспорта предлагаются следующие меры:

- разработать Стратегию развития отрасли, с последующей разработкой воздушного кодекса;
- открыть учебную и подготовительную базу для подготовки летных кадров;
- создать уполномоченный орган по государственной инспекции по безопасности полетов.

Раздел 7. ТРАНСПОРТНАЯ ЛОГИСТИКА

7.1 Законодательство и нормативные правовые акты

С 1 января 2018 года вступил в силу новый Таможенный кодекс ЕАЭС и Кодекс Республики Казахстан «О таможенном регулировании в Республике Казахстан» (далее – Таможенный кодекс). Новый Таможенный кодекс полностью ориентирован на электронные технологии, многие процессы будут автоматизированы, в том числе выпуск товаров информационными системами таможенных органов, а «контакты» бизнеса и таможенников минимизируются. Электронное декларирование, позволит сократить коррупционные риски, ускорит процесс таможенного контроля и оформления.

7.2. Анализ исполнения государственных программ

7.2.1. Исполнение показателей прямых результатов

В июле 2018 года вышел в свет очередной ежегодный отчет Всемирного Банка «Показатель эффективности логистики (LPI) за 2018 год». Отчет подготовлен на базе опросе представителей транспортной отрасли более чем 160 стран по всему миру. Каждая страна в отчете оценивается по 6 индикаторам:

- *«инфраструктура* - качество торговой и транспортной инфраструктуры (например, портов, дорог, железных дорог, информационных технологий);
- *«таможня»* – эффективность проведения контроля (скорость, простота и предсказуемость формальностей) службами на границе, в том числе таможней;
- *«международные перевозки»* - легкость организации поставок по конкурентоспособным ценам;
- *«компетенция в логистике»* - компетентность и качество логистических услуг (например, транспортных операторов, таможенных брокеров);
- *«отслеживание»* – способность отслеживать и контролировать грузы;
- *«своевременность»* - своевременность отгрузки и прибытия грузов в запланированное или ожидаемое время доставки.

Согласно отчету многие страны признали логистику как отдельную отрасль экономики, поскольку поддержка торговли и транспорта

непосредственно влияет на экономическое развитие. Во многих странах разработаны и осуществляются общенациональные планы по развитию логистики. Большинство участников опроса подтвердили, что качество инфраструктуры растет из года в год, но в то же время было отмечено, что любая высококачественная «твердая» инфраструктура не может заменить «мягкую» инфраструктуру (то есть, профессиональные навыки, слаженный бизнес, инновации и законотворческие процессы), и что они должны идти рука об руку. Ни один объект инфраструктуры не будет работать/использоваться должным образом без надлежащего сервисного сопровождения. В некоторых странах поддержка и реформы в «мягкой» инфраструктуре были осуществлены быстрыми темпами, опережая развитие «твердой» инфраструктуры, так как практика показал, что «мягкая» инфраструктура обеспечивает более высокий и быстрый возврат инвестиций, чем «твердая» инфраструктура.

С 2007 года рейтинг LPI привлек всеобщее внимание и переместил вопрос логистики на стратегическую повестку дня. Не случайно Глобальную логистику называют «Физическим Интернетом».

Если относительно недавно страны сосредотачивали свои усилия на решении проблем в торговле и на границе, то теперь вопрос стал шире. Сегодня трудно отделить международные проблемы логистики от национальных и внутрестрановых. Поднимаются вопросы безопасности, стабильности, «озеленения» поставок, приспособляемость логистических систем физическим, финансовым и цифровым бедствиям. А совсем недавно большое внимание получили вопросы профессиональных навыков и учебных ресурсов в секторе логистики.

Несмотря на всеобщую механизацию и автоматизацию процессов, логистика остается бизнесом, где ключевым фактором является компетенция человека. Логистика на уровне эксплуатации трудоемкая, требует большого количества производственных работников (таких как складские работники, водители грузовиков и т.д.). Развитие человеческих ресурсов зависит не только от инициатив частных компаний, но и от государственной политики. В совместном отчете Всемирного Банка и Университета Логистики Кюне подчеркнуто, что связанный с логистикой профессиональный труд в дефиците на всех уровнях как в развитых, так, и в развивающихся странах. Причины дефицита объясняются низкой престижностью данной профессии и относительно низкой заработной платой. Во многих развивающихся странах наблюдается нехватка высококвалифицированных рабочих. При этом разви-

тие логистики, особенно внедрение инноваций и информационных технологий, требует новых высоких компетенций.

Обучение высококвалифицированных специалистов и повышение профессиональной компетенции работников без государственного вмешательства не достичь. Государство должно и может помочь в следующих направлениях:

- образование и обучение в государственных учреждениях либо оказывать финансовую поддержку обучению;
- образовательная политика и разработка актуальных учебных планов;
- поддержка и сотрудничество с общественно-частными инициативами;
- регулирование грузовых и логистических услуг, включая таможенную;
- урегулирование и согласование стандартов компетентности для различных рабочих профессий;
- подъем уровня квалификации работников на государственных предприятиях логистики (как правило, в портах, на границе и на железной дороге);
- инвестировать в человеческий капитал как компонент развития логистики и грузовой инфраструктуры.

Таблица 32 - Рейтинг государств-членов Евразийского Экономического Союза в сравнении с прошлым периодом и годом начала ведения рейтинга:

Страна ЕАЭС	2007		2016		2018	
	рейтинг	баллы	рейтинг	баллы	рейтинг	баллы
Казахстан	133	2.12	77	2.75	71	2.81
Россия	99	2.37	99	2.57	75	2.76
Армения	131	2.14	141	2.21	92	2.61
Беларусь	74	2.53	120	2.40	103	2.57
Кыргызстан	103	2.35	146	2.16	108	2.55

Надо отметить, что именно в отчете Всемирный Банк показал рейтинг с применением взвешенного совокупного балла и данных, полагающихся на последние 4 отчета LPI. Это идея является хорошей, поскольку представляется более сбалансированная картина развития логистики стран рейтинга и показывает реальную динамику развития в течение периода.

Таблица 33 - Рейтинг государств-членов ЕАЭС с учетом взвешенного совокупного балла:

Страна ЕАЭС	2018	
	рейтинг	совокупный балл
Казахстан	77	2.77
Россия	85	2.69
Беларусь	110	2.54
Армения	116	2.51
Кыргызстан	132	2.38

Таблица 34 - Позиция Казахстана в рейтинге LPI в разрезе индикаторов:

Индикатор*	2016		2018		+/-	
	Рейтинг	баллы	рейтинг	баллы	рейтинг	баллы
Своевременность	92	3.06	50	3.53	+42	+0.47
Таможня (граница)	86	2.52	65	2.66	+21	+0.14
Инфраструктура	65	2.75	81	2.55	-16	-0.20
Отслеживание	71	2.86	83	2.78	-18	-0.08
Международные перевозки	82	2.75	84	2.73	-2	-0.01
Компетенция в логистике	92	2.57	90	2.58	+2	+0.01

В целом по всем развивающимся странам, указанным в отчете, индикаторы таможни, инфраструктуры, в том числе железнодорожная инфраструктура, и компетенции в логистике довольно низкие. Но в Казахстане отдельно взятый индикатор таможни за последние два отчета в совокупности поднялся на 56 пунктов (в 2016 году с 121 позиции на 86 позицию). На это в том числе оказало влияние внедрение принципа «единого окна» в приграничных пунктах пропуска с консолидацией контрольных функций в компетенции таможни, значительное сокращение времени простоя транспортных средств на границе, а если взять 2017 и 2018 годы, то - внедрение новой информационной системы АСТАНА-1.

7.3. Анализ статистических данных по логистике

Министерство по инвестициям и развитию Республики Казахстан ведет отчет и работу по сводным статистическим данным по 4 видам транспорта. При этом уклон делается на сбор и анализ статистических данных именно по транзитным перевозкам на двух видах транспорта (автомобильный, железнодорожный) и по их доходности.

Согласно данным по итогам 2017 года объем транзитных перевозок увеличился в сравнении с 2016 годом на 25 % (таблица 37). В 2017 году объем транзитных перевозок на железнодорожном транспорте

увеличился по сравнению с 2016 годом на 22,5%. При этом следует отметить, что данный показатель вернулся к уровню, достигнутому в 2014 году. В 2017 году объем транзитных перевозок на автомобильном транспорте увеличился по сравнению с 2016 годом на 48 %. С 2010 года транзитные перевозки на автомобильном транспорте показывают стабильный рост.

Таблица 35 - Объем транзитных грузов по территории Республики Казахстан

Целевой индикатор	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Увеличение объемов перевозок грузов в транзитном направлении, млн. тонн	14,812	16,5	17,8	17,7	17,5	15,25	14,48	18,1
- ж/д транспорт, млн. тонн	13,9	15,4	16,2	16,01	16,02	14	13,06	16
- автотранспорт, млн. тонн	0,9	1,1	1,62	1,68	1,49	1,25	1,42	2,1

В 2017 году доход от транзитных перевозок по сравнению с 2016 годом увеличился на 32% (таблица 36). Рост доходов от транзитных перевозок из года в год, и начиная с 2010 года показывает стабильный рост.

Таблица 36 - Объем транзитных грузов по территории Республики Казахстан в денежном выражении

Целевой Индикатор	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
объем перевозок грузов в транзитном направлении	14,812	16,5	17,8	17,7	17,5	15,25	14,48	18,1
доход от транзитных перевозок	109,5	146,2	157,6	156,4	180	183,8	267	352,8

Для более глубокого анализа транспортной логистики и его состояния, перспектив, а также влияния на экспортный потенциал страны, предлагается начать работу по ведению учета затрат на логистику (транспортные расходы, складские расходы и т.п.), оплачиваемых отечественными экспортёрами на условиях FOB. Учет этих данных можно систематизировать при введении обязательного применения электронных счетов-фактур (ЭСФ) с привязкой к электронным накладным на авто и железнодорожном транспорте, данные из которых будут сво-

дится, например, в информационной системе (портале) Министерства инвестиций и развития Республики Казахстан. Взять можно пример с околотамуженных структур (таможенные представители, таможенные перевозчики, склады временного хранения и т.д.), которые с прошлого года обязаны работать через портал ЭСФ. Введение применения электронных счетов-фактур в привязке с электронными грузовыми накладными, полностью создаст прозрачность в данных отраслях, а ежегодный учет расходов в сравнении с прошлыми годами позволит анализировать данные, которые напрямую или косвенно повлияли на ценообразование в сфере транспорта и другие вытекающие из этого обстоятельства.

Учет и анализ транспортных расходов экспортеров – как одну из мер для оптимизации транспортных расходов и создания прозрачности в сфере транспорта можно предложить для включения в Страновой отчет по транспорту.

7.4. Системные проблемы в логистике

Союз транспортников Казахстана «KAZLOGISTICS» совместно с журналом «Транс-LOGISTICS Казахстан» и Научно-исследовательским институтом транспорта и коммуникаций в августе 2018 года в рамках ежегодной инициативы DOMESTIC LPI провел внутрестрановой опрос среди участников и заинтересованных лиц транспортной отрасли. По итогам опроса были получены отзывы от респондентов. Некоторые проблемные вопросы приводятся ниже:

- обновление парка грузовых автотранспортных средств;
- развитие придорожного сервиса в соответствии с международными стандартами;
- переход от бумажных авто и железнодорожных накладных к электронным версиям;
- несоответствие состояние автодорожной сети современным транспортным нагрузкам, в том числе вопрос с выдачей специальных разрешений по весу и габаритам;
- законодательные инициативы о разрешительной системе, о транспортном контроле, определение и разделение компетенций и ответственности после реформ в железнодорожной сфере;
- упрощение визового режима (как пример, переход на электронную визу и получение визы в пункте прибытия);
- вопрос недостатка парковочных мест в крупных городах;

- отсутствие или недоразвитость линий передачи данных и связи в отдаленных местах и станциях, в том числе сети интернет;
- отсутствие единой национальной программы развития гражданской авиации и малой авиации;
- стоимость и качество топлива, особенно в авиации;
- недостаток квалифицированных рабочих на всех уровнях;
- отсутствие стратегии развития грузового автотранспорта на будущие годы, с учетом консолидации работы мелких перевозчиков в более крупные организации;
- отсутствие помощи субъектам малого и среднего предпринимательства в толковании тех или иных международных норм в области перевозок;
- цифровизация (автоматизация) всех возможных процессов в логистике.

7.5. Зарубежный опыт государственного регулирования

Улучшение транспортной логистики большинством стран рассматривается как стратегическая задача. Национальные организации логистики существуют в целом ряде стран. Они помогают справляться со сложной природой логистики, разрабатывать стратегии, обеспечивать последовательность во всех секторах, и заниматься пробелами, не затронутыми другими организациями. У Китая есть крупная связанная с правительством Федерация Логистики и Покупок. У стран Ассоциации стран Юго-Восточной Азии есть совещательные органы, занимающиеся разработкой и усовершенствованием национальных стратегий. Марокко создало специальное агентство в 2013 году в целях содействия сектору логистики. Dinalog в Нидерландах - партнерство частного сектора, академии и правительственных учреждений с общим финансированием - разрабатывает стратегии, способствует инновациям, объединяет знания и данные, и оказывает поддержку инвесторам.

В ответ на снижение доходов от углеводородов и возрастающей потребности в разностороннем развитии помимо нефтяного сектора, Оман улучшает свою работу логистики. В первом отчете по LPI 2007 году, он занимал 48-ое место, а в 2018 году - 43-е. Учитывая, что Оман был международным центром логистики в 16-м веке и желает извлечь выгоду из своего географического положения, оманское правительство начало работу над Стратегией Национальной Логистики в декабре 2013 года. Правительство особенно было заинтересовано тем, как моно

получать прибыль от политического окружения Омана и его предыдущих инвестиций в инфраструктуру.

Стратегия Национальной Логистики Омана (SOLS 2040) была разработана после консультаций с 65 специалистами из частного сектора, правительства и академии. Она была одобрена в феврале 2015 года и утверждена как часть пятилетнего плана (2016-2020 годы) Национальной Программы для Усиления экономической диверсификации (Tanfeedh). Оманская стратегия нацелена на пять секторов с самым большим потенциалом роста:

- производство, туризм, горная промышленность, рыболовство, транспорт и логистика. Он стремится повышать инвестиции, создавать вакансии и увеличивать их вклад в ВВП;

- SOLS 2040 определяет потребность в интегрированной разработке транспорта и распределении, и поддержке мягкой инфраструктуры. Подход требует объединения режимов транспортировки и инфраструктуры, складов, терминалов, портов, таможи и юридических процедур, финансов и страховки, информационных технологий, безопасности и таких посредников как грузовые экспедиторы. Внедрение SOLS 2040 было поручено Оманскому Центру Логистики, центральному агентству для упрощения, согласования и автоматизации правительственных процессов логистики по четырем опорным пунктам: рынкам, содействию торговле, человеческому капиталу и приложениям технологии.

С 2016 года Индия выделила логистику среди своих первоочередных экономических реформ для того, чтобы справиться с проблемами большого размера страны, переполненных центров и внутренних барьеров для торговли товарами и услугами. Чтобы дополнить инновационное объединение налога с продаж во всех штатах, правительство Индии назначило Специального секретаря по логистике, отвечающего за комплексное сокращение бюрократии в политике и координации усилий. И в 2018 году Правительство дало соответствующее поручение субнациональной структуре по LPI, применив концепцию LPI Всемирного банка.

7.6. Предложения по развитию транспортной логистики

Для развития транспортной логистики в целом предлагается:

- цифровизация электронных накладных на авто и железнодорожном транспорте, с привязкой к электронным счетам-фактурам, а также автоматизация всех возможных процессов;

- выработать на уровне Правительства Республики Казахстан меры по повышению компетенции работников сферы транспорта. Возможно с привлечением зарубежных экспертов в сферу обучения и образования с учетом частных инициатив;

- развитие инфраструктуры, направленной на увеличение скорости и безопасности перевозок грузов;

- сделать доступными современные средства коммуникации и каналы (связи) передачи данных на всех маршрутах, в том числе удаленных станциях;

- в Страновой отчет транспортной отрасли Казахстана предлагается включить Учет транспортных расходов (на перевозку, складирование и т.п.), оплачиваемых отечественными экспортерами до пересечения государственной границы (например, на условиях FOB). Эти данные позволят провести анализ факторов, влияющих на ценообразование в отрасли и эффективность (скорость) работы участников перевозочного процесса.

Раздел 8. ВЫВОДЫ, ПРЕДЛОЖЕНИЯ И РЕКОМЕНДАЦИИ

Как отмечалось в разделе 1, в настоящее время в Республике Казахстан осуществляются ряд стратегий и программы, касающиеся развития инфраструктуры Республики Казахстан. В разделе 2 подчеркивается, что в вышеуказанных программных документах отсутствуют единые нормы, в полной мере отражающие основные стратегические направления развития транспортной отрасли и каждого вида в отдельности. Эти недостатки программных документов не способствуют развитию транспортной отрасли в целом и отдельных видов транспорта.

Вхождение Республики Казахстан в ЕАЭС накладывает обязательства по согласованию национальной транспортной политики с Основными направлениями скоординированной (согласованной) транспортной политики (далее - ОНСТП) стран членов-ЕАЭС и утвержденным Планом мероприятий (Дорожные карты) по реализации ОНСТП по отдельным видам транспорта на 2018-2020 годы.

Анализ эффективности государственных программ показал, что во многих странах имеются отдельные программы по развитию транспортной отрасли. Так, в Российской Федерации действует Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года. В Республике Беларусь принята Государственная программа развития транспортного комплекса на 2016-2020 годы. В указанных странах ЕАЭС функции по разработке и осуществлению государственной транспортной политики возложены на отраслевые министерства (транспорта). Это служит важным фактором развития транспортной отрасли.

В Республике Казахстан государственным органом, разрабатывающим и осуществляющим транспортную политику, является Министерство по инвестициям и развитию Республики Казахстан (далее – МИР). Вместе с тем, в Положении о МИР, утвержденном постановлением Правительства Республики Казахстан от 19 сентября 2014 года № 995, записано: «Министерство по инвестициям и развитию Республики Казахстан (далее – Министерство) является государственным органом Республики Казахстан, осуществляющим руководство в сферах индустрии и индустриально-инновационного развития, научно-технического развития страны, горно-металлургического комплекса, развития местного содержания, машиностроения, химической, фармацевтической и медицинской промышленности, легкой, деревообраба-

тывающей и мебельной промышленности, строительной индустрии и производства строительных материалов, безопасности машин и оборудования и безопасности химической продукции в соответствии с отраслевой направленностью; экспортного контроля; промышленной безопасности; энергосбережения и повышения энергоэффективности; регулирования производства драгоценных металлов и оборота драгоценных металлов и драгоценных камней, сырьевых товаров, содержащих драгоценные металлы, ювелирных и других изделий; государственной инвестиционной политики и политики поддержки инвестиций, создания благоприятного инвестиционного климата, создания, функционирования и упразднения специальных экономических зон, реализации государственной политики поддержки инвестиций; технического регулирования и обеспечения единства измерений; минеральных ресурсов, за исключением углеводородного сырья; государственного геологического изучения, воспроизводства минерально-сырьевой базы, рационального и комплексного использования недр; государственного управления недропользованием в части подземных вод и лечебных грязей, твердых полезных ископаемых, за исключением урана и угля; в сферах железнодорожного, автомобильного, внутреннего водного транспорта, торгового мореплавания, в области использования воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности гражданской и экспериментальной авиации, автомобильных дорог; архитектурной, градостроительной и строительной деятельности, жилищных отношений, коммунального хозяйства и обращения с коммунальными отходами (за исключением твердых бытовых отходов), государственного регулирования в области водоснабжения и водоотведения, теплоснабжения (кроме теплоэлектроцентралей и котельных, осуществляющих производство тепловой энергии в зоне централизованного теплоснабжения) в пределах населенных пунктов; продвижения экспорта (далее – регулируемые сферы)».

Как указано в положении, МИР проводит государственную политику в нескольких отраслях экономики, в том числе и в сферах железнодорожного, автомобильного, внутреннего водного транспорта, торгового мореплавания, в области использования воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности гражданской и экспериментальной авиации, автомобильных дорог. Имея большие полномочия в регулировании целого ряда крупных системообразующих отраслей экономики, МИР не в состоянии осуществлять целенаправленное государственное управление транспортной отраслью. Таким образом, в

Казахстане отсутствует единый самостоятельный орган, осуществляющий государственную политику в транспортной отрасли.

Во многих развитых и развивающихся странах имеются отдельные министерства транспорта. В 1966 году в США создано Министерство транспорта, на которое возложены ключевые задачи по разработке транспортной политики, а также созданию быстрого, безопасного, эффективного и удобного транспорта.

В Российской Федерации отдельно от Министерства транспорта существует орган контроля и надзора в транспортной отрасли (Ростехнадзор) и 4 транспортных агентства: Федеральное дорожное агентство (Росавтодор); Федеральное агентство железнодорожного транспорта (Росжелдор); Федеральное агентство воздушного транспорта (Росавиация); Федеральное агентство морского и речного транспорта (Росморречфлот).

Транспорт во многих развитых и развивающихся странах рассматривается как приоритетная отрасль, затрагивающая общенациональные интересы. Следует подчеркнуть, что зарубежный опыт государственного регулирования транспорта представляет интерес для реформирования транспортной отрасли Казахстана. При этом необходимо гармонично сочетать нормы и правила государственного управления транспортом с дерегулированием рынка транспортных услуг, с учетом интересов предпринимательства.

✓ Обоснование целесообразности создания Министерства транспорта Республики Казахстан

Для целенаправленного развития транспортной отрасли Республики Казахстан необходим государственный орган, отвечающий за транспортную политику; развитие транзитных, экспортно-импортных и внутренних перевозок; контролирующий эффективное использование государственных инвестиций и регулирующий приток прямых инвестиций, а также актуализирующий нормативную правовую базу регулирования рынка транспортных услуг. Министерство транспорта Республики Казахстан будет разрабатывать транспортную политику (стратегии, государственную программу, подпрограммы), нести ответственность за ее реализацию, осуществлять мониторинг и контроль за ходом исполнения. Ключевыми задачами Министерства транспорта будут: привлечение прямых инвестиций в развитие инфраструктуры, в обновление и пополнение парка подвижного состава; создание и поддержание системы подготовки и переподготовки кадров, отвечающей

требованиям 4-ой промышленной революции, цифровизации транспортной отрасли, способной удовлетворить растущие потребности в квалифицированных кадрах.

✓ Обоснование необходимости разработки Стратегии развития транспортной отрасли Республики Казахстан на долгосрочный период

Отсутствие стратегии приводит к бессистемному развитию транспортной отрасли. Даже статистика не выделяет транспорт в отдельную отрасль экономики (таблица 39). Статистический отчет об исполнении государственной программы «Нурлы Жол», сформированный Комитетом статистики МНЭ РК, свидетельствует о снижении доли транспорта в ВВП страны. Несмотря на реализацию мероприятий, утвержденных в государственной программе, итоговая стоимость произведенных транспортом услуг, имеет тенденцию к снижению. В статистических данных услуги транспорта не выделяются отдельной строкой и рассчитываются в совокупности с услугами по складированию грузов, что не позволяет оценить реальную картину в транспортной отрасли.

Таблица 37 – отчет об исполнении Государственной программы инфраструктурного развития "Нурлы Жол" на 2015-2019 годы

Показатель	Ед. Измер.	Периодичность	2015	2016	2017*
Валовой внутренний продукт методом производства на душу населения	тыс. тенге	годовая	2 330	2 639,7	2 881
Доля вида деятельности в валовом внутреннем продукте, в % к ВВП (производство товаров и услуг)	%	годовая	94,9	94,4	93,9
Оптовая и розничная торговля; ремонт автомобилей и мотоциклов	%		17,0	16,8	16,2
Транспорт и складирование	%		8,6	8,3	8,2

* Предварительные данные

Источник: Комитет статистики МНЭ РК, дата актуализации 5.05.2018

В разделе 2 «Анализ эффективности государственных программ» подробно изложены недостатки существующих государственных программ в части транспортной отрасли. Кроме того, анализ показывает, что ни в одной из них нет целостности развития транспортной системы Республики Казахстан и особенностей развития отдельных видов транспорта. Подчеркивается, что все государственные программы нацелены в основном на развитие транспортной инфраструктуры, соответственно отсутствуют подпрограммы развития отдельных видов транспорта.

В связи с изложенным целесообразно принять долгосрочную стратегию развития транспортной отрасли Республики Казахстан, включающую все виды транспортной отрасли, в том числе транзит и транспортную логистику. При этом стратегия должна учитывать перспективы развития ЕАЭС и китайской инициативы «Один пояс, один путь».

Каждые три года проводить глубокий системный анализ транспортной отрасли и издавать национальный доклад (страновой доклад, белая книга).

✓ **Рекомендации по структуре и содержанию национального доклада транспортной отрасли Казахстана.**

Национальный доклад о транспортной отрасли должен содержать не только актуальную информацию о текущем состоянии отрасли, но и прогнозные показатели на долгосрочную перспективу с учетом интеграционных процессов (ЕАЭС, «Экономический пояс Шелкового пути» и др.).

Введение. Краткая информация о предыдущих отчетах, обоснование написания национального доклада о транспортной отрасли, о внешних и внутренних факторах развития транспорта, об источниках информации и коллективе авторов.

1. Анализ текущей ситуации в транспортной отрасли. Анализ экономических, технических и иных количественных показателей в разрезе видов транспорта. Анализ транзита, экспорта-импорта и транспортной логистики за период 2014-2018 годы, включая анализ нормативной правовой базы. Внутренние перевозки. Препятствия, угрозы, риски по видам транспорта.

Анализ законодательных и нормативно-правовых актов, регулирующих данный вид отрасли, количество оказанных государственных услуг в данном виде отрасли, контрольно-надзорная деятельность, существующие разрешительные документы и т.д.

2. Интеграционные процессы в рамках ЕАЭС. Единая транспортная политика. Конъюнктура и емкость внутреннего рынка ЕАЭС по видам транспорта (автомобильный, железнодорожный, водный транспорт и гражданская авиация).

3. Китайская инициатива «Один пояс, один путь». Описание инициативы. Возможности участия Казахстана в проекте Цели, приоритеты и задачи Казахстана в проекте. Сопоставление характеристик

транспортной отрасли Казахстана, Китая и стран Центральной Азии. Сопряжение казахстанских и китайских транспортных коммуникаций. Препятствия и риски. Прогноз перспектив.

4. Развитие внутренних перевозок. Прогноз, увязанный с перспективами развития отраслей экономики и регионов, спроса населения на пассажирские перевозки.

5. Развитие транзита и экспорта-импорта. Прогноз, увязанный с перспективами развития отраслей экономики и регионов, спроса населения на пассажирские перевозки. Цели, приоритеты и меры стимулирования. Показать, что все связанное с международными перевозками является экспортом и приносит выгоду (доходы) государству.

6. Транспортная логистика. Определение направлений развития. Условия развития и повышения эффективности транспортной логистики, обеспечение сбалансированности по видам транспорта и направлениям потоков, конкурентоспособности. Роль КТЖ. Концентрация усилий государства и частных перевозчиков. Цифровизация транспортной отрасли.

7. Железнодорожный транспорт. Перспективы развития, внутренние перевозки, экспорт-импорт, развитие и модернизация инфраструктуры. Повышение безопасности на транспорте.

8. Автомобильный транспорт. Перспективы развития, внутренние перевозки, экспорт-импорт, развитие и модернизация инфраструктуры. Повышение безопасности на транспорте.

9. Водный транспорт. Перспективы развития, внутренние перевозки, экспорт-импорт, развитие и модернизация инфраструктуры. Повышение безопасности на транспорте.

10. Гражданская авиация. Перспективы развития, внутренние перевозки, экспорт-импорт, развитие и модернизация инфраструктуры. Повышение безопасности на транспорте.

11. Региональные транспортные системы. Хабовый принцип, финансирование, ГЧП и другие аспекты.

12. Институциональная база развития транспортной системы. Совершенствование системы государственного регулирования деятельности транспорта. Обоснование создания министерства транспорта и коммуникаций, разработки транспортной стратегии, а также программ развития по видам транспорта. Описание целей, приоритетов и базовых положений государственной транспортной политики. Стандарты, требования.

13. Повышение научного и кадрового потенциала в сфере транспорта. Разработка профстандартов, сертификация и аттестация учебных заведений. Обоснование разработки программы научных исследований в сфере транспорта.