



**АНАЛИТИЧЕСКИЙ ОБЗОР
и концептуальные предложения по формированию Комплексного
плана развития транспортно-логистического комплекса Казахстана
до 2030 года**

Проект выполнен за счет целевого финансирования
Корпоративного Фонда «KAZLOGISTICS»

Нур-Султан 2020

Оглавление

ВВЕДЕНИЕ	3
1. АНАЛИЗ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОГО КОМПЛЕКСА КАЗАХСТАНА И ЕГО ОТРАСЛЕЙ.....	6
1.1. Ретроспективный анализ.....	6
1.2. Общая характеристика транспортно-логистического комплекса.....	10
1.3. Факторный анализ развития транспортно-логистического комплекса.....	17
1.4. Статистический анализ развития транспортно-логистического комплекса.....	23
1.5. Комплексный анализ развития железнодорожного транспорта.....	29
1.6. Комплексный анализ развития автомобильного транспорта.....	42
1.7. Комплексный анализ развития авиационного транспорта.....	50
1.8. Комплексный анализ развития водного транспорта.....	62
1.9. Комплексный анализ развития транспортной логистики.....	77
2. SWOT-АНАЛИЗ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОГО КОМПЛЕКСА И ЕГО ОТРАСЛЕЙ	87
2.1. SWOT-анализ железнодорожного транспорта.....	87
2.2. SWOT-анализ автомобильного транспорта.....	91
2.3. SWOT-анализ водного транспорта.....	96
2.4. SWOT-анализ воздушного транспорта.....	98
2.5. SWOT-анализ транспортной логистики.....	102
2.6. SWOT-анализ транспортно-логистического комплекса.....	104
2.7. Экспертная оценка рисков и возможностей для развития транспортно-логистического комплекса и его отдельных отраслей.....	108
3. КОНЦЕПЦИЯ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОГО КОМПЛЕКСА КАЗАХСТАНА И ЕГО ОТДЕЛЬНЫХ ОТРАСЛЕЙ НА ДОЛГОСРОЧНУЮ ПЕРСПЕКТИВУ (ДО 2030 ГОДА).....	114
3.1. Перспективные направления развития транспортного комплекса.....	114
3.2. Перспективные направления развития железнодорожного транспорта.....	122
3.3. Перспективные направления развития автомобильного транспорта.....	126
3.4. Перспективные направления развития авиационного транспорта.....	128
3.5. Перспективные направления развития водного транспорта.....	133
3.6. Перспективные направления развития транспортной логистики.....	134
4. ПРИОРИТЕТЫ СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОГО КОМПЛЕКСА И ЕГО ОТРАСЛЕЙ НА ДОЛГОСРОЧНУЮ ПЕРСПЕКТИВУ (ДО 2030 ГОДА).....	137
4.1. Стратегия модернизации системы государственного регулирования развития транспортно-логистического комплекса.....	137
4.2. Стратегия развития международной деятельности и участие в глобальных проектах.....	142
4.3. Стратегия государственного регулирования развития железнодорожного транспорта.....	144
4.4. Стратегия государственного регулирования развития автомобильного транспорта.....	146
4.5. Стратегия государственного регулирования развития авиационного транспорта.....	147
4.6. Стратегия государственного регулирования развития водного транспорта.....	149
РЕЗЮМЕ.....	153
ЛИТЕРАТУРА.....	163
ПРИЛОЖЕНИЯ.....	168
СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ И АББРЕВИАТУР.....	171

ВВЕДЕНИЕ

Транспортно-логистический комплекс (ТЛК) одна из ключевых отраслей экономики Казахстана, влияющих на национальный доход, соответственно, и на благосостояние общества. Эффективный транспорт способствует не только ускорению производственных процессов и укреплению межрегиональных и международных экономических связей, но и пополнению государственного бюджета.

Мировой опыт показывает, что динамичный рост национальной экономики приводит к значительному росту объемов грузовых и пассажирских потоков как на внутренних, так и на международных направлениях транспортных сообщений. Прирост промышленного производства на 1% вызывает прирост объемов перевозок на 1,5-1,7% [1]. Развитие ТЛК оказывает мультипликативный эффект на экономику, способствуя увеличению внутренней и внешней торговли. Однако при слабом развитии транспортной инфраструктуры показатели производительности и эффективности ТЛК снижаются, сдерживая социально-экономическое развитие страны и её регионов.

Для увеличения пропускной способности инфраструктуры и развития Евроазиатских транспортных коридоров с учетом контейнерных технологий за последнее десятилетие в ключевые проекты транспортно-логистической инфраструктуры инвестировано около \$30 млрд. Построены такие новые железнодорожные магистрали, как Жетыген - Хоргос, Жезказган - Саксаульская - Бейнеу, которые сократили транзитные маршруты на 1000 км и обеспечили транспортную связь внутри страны от Востока до Запада. Железнодорожная линия Казахстан - Туркменистан - Иран обеспечила выход грузоперевозок к морским портам Персидского залива, а в перспективе возможно получение доступа ТЛК Казахстана к торговым потокам Индии. В целом, в стране создана базовая сеть магистральных железных дорог, модернизирована большая часть автомобильных дорог республиканского значения, наращены мощности портовой инфраструктуры на Каспии, обновлен парк воздушных судов, реализована масштабная программа по строительству и модернизации взлетно-посадочных полос, пассажирских и грузовых терминалов.

Долгосрочное развитие ТЛК имеет стратегическое значение для Казахстана, занимающего девятое место в мире по площади территории. Выгодное геоэкономическое расположение Казахстана создает благоприятные возможности для получения экономических бонусов за счёт развития международных транзитных перевозок грузов и пассажиров. Главное преимущество заключается в сокращении времени на транзитные перевозки грузов и пассажиров в два раза в сравнении с морским путем и до тысячи километров в сравнении с транзитом через территорию России [2].

В стране проводится целенаправленная работа по реализации задач, поставленных Лидером нации, Президентом и Правительством Казахстана и направленных на развитие ТЛК. К основным задачам относятся повышение качества транспортно-логистических услуг до мирового уровня, расширение до-

ступности глобальных путей сообщения для казахстанского экспорта, увеличение международного транзита грузов и пассажиров через территорию страны, сокращение транспортных расходов и повышение конкурентоспособности Казахстана на мировом рынке.

Настоящее исследование является вкладом Союза транспортников Казахстана «KAZLOGISTICS» и Института исследований современного общества (Modern Society Studies Institute, MSSI) в разработку государственных политик, стратегий и программ развития и содержит концептуальные предложения по формированию Комплексного плана развития ТЛК Казахстана до 2030 года. Проект выполнен за счёт целевого финансирования Корпоративного Фонда «KAZLOGISTICS».

Цель и задачи проекта

Цель: Проведение аналитического обзора и разработка концептуальных предложений по формированию Комплексного плана развития транспортно-логистического комплекса Казахстана до 2030 года.

Задача 1: Исследование и ретроспективный анализ состояния ТЛК и его отдельных отраслей (железнодорожного, автомобильного, авиационного, водного транспорта, транспортной логистики), анализ внутренних и внешних факторов.

Задача 2: Описание ключевых современных вызовов и возможностей развития ТЛК и его отраслей, выявление рисков, в том числе связанных с конкуренцией на мировых рынках транспортно-логистических услуг.

Задача 3: Разработка путей и механизмов развития ТЛК и его отраслей (авиационного, автомобильного, железнодорожного, водного транспорта, транспортной логистики) на основе анализа статистики, прогноза, внутренних и внешних факторов.

Задача 4: Описание перспектив развития ТЛК и его отдельных отраслей.

Задача 5: Определение системы мер государственного регулирования и поддержки ТЛК, в том числе авиационного, автомобильного, железнодорожного, водного транспорта, транспортной логистики.

Объектом проекта служат механизмы, способы и средства развития ТЛК и его отраслей.

Предмет проекта - комплексное развитие ТЛК Казахстана до 2030 года.

Краткое описание области реализации проекта. Результаты исследования позволили обеспечить:

- разработку механизмов, способов и средств развития ТЛК с учетом интересов отечественного предпринимательства;
- разработку предложений для создания благоприятных условий и конкуренции на национальном рынке транспортно-логистических услуг;
- совершенствование нормативной правовой базы регулирования ТЛК и отдельных видов транспорта, включая транспортную логистику.

Результаты исследования будут представлены в Министерство индустрии и инфраструктурного развития, Министерство национальной экономики Республики Казахстан, другие центральные и местные государственные органы,

регулирующие развитие ТЛК Казахстана, а также иным заинтересованным организациям.

Методология исследования. Для достижения цели и задач исследования использованы такие методы реализации проекта, как индукция и дедукция, наблюдение, обобщение, структурирование информации, систематизация информации, факторный анализ, прогнозирование, планирование, комплексный анализ, статистический анализ, SWOT-анализ, опрос, бенчмаркинг, экспертиза, диагностика, управление рисками, экономический анализ, структурный анализ, сегментирование рынка.

Особое внимание уделено проведению ретроспективного анализа формирования и развития ТЛК Казахстана с учетом процессов разгосударствления и приватизации государственной собственности, формирования национального рынка транспортно-логистических услуг, международных транспортных коридоров, интеграционных процессов в рамках СНГ, ЕАЭС, китайской инициативы «Один пояс - Один путь».

От реализации проекта получены следующие **результаты**:

1. Анализ развития ТЛК Казахстана и его отраслей (авиационного, автомобильного, железнодорожного и водного транспорта, транспортной логистики), в том числе анализ текущей экономической ситуации в Казахстане, внутренних и внешних факторов, влияющих на развитие ТЛК; анализ механизмов управления отдельными видами транспорта (блок-схемы); анализ и прогноз развития ТЛК и его отраслей по следующим аспектам:

- по грузовым и пассажирским перевозкам;
- по направлениям перевозок (внутренние, экспорт, импорт, транзит);
- по нормативным правовым актам;
- опрос участников отраслей ТЛК с выявлением трудностей и проблем;
- международный опыт с акцентом на лучшие практики;
- вызовы и возможности развития с выявлением рисков;
- выводы и рекомендации.

2. Обсуждение с бизнесом (инвесторы, перевозчики) и государственными органами результатов исследования.

3. Перспективы развития видов транспорта и ТЛК в целом на долгосрочную перспективу до 2030 года.

4. Перечень мер государственного регулирования и поддержки ТЛК Казахстана, в том числе его отдельных отраслей.

1. АНАЛИЗ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОГО КОМПЛЕКСА КАЗАХСТАНА И ЕГО ОТРАСЛЕЙ

1.1. Ретроспективный анализ

Ретроспективный анализ всего пути развития ТЛК Казахстана за годы государственной независимости позволяет условно выделить пять этапов.

Первый этап (1992-1996 гг.) связан с адаптацией всех видов транспорта Казахстана к последствиям распада СССР как единого экономического пространства и возникшим новым условиям, вызванным развитием рыночных отношений. Вместе с тем, железнодорожное, автомобильное и водное сообщение между отдельными регионами Казахстана было затруднено из-за необходимости пересечения государственных границ с Россией, обязательного прохождения грузов и пассажиров пограничного и таможенного контроля. Фактически некоторые области оказались отрезанными друг от друга, а транспортная связь между ними осуществлялась по железнодорожным участкам соседнего государства с учетом его условий и требований. Необходимость пересечения государственной границы по 2-3 раза приводила к удорожанию грузовых перевозок и дополнительным затратам времени пассажиров. В экономических связях между предприятиями и компаниями внутри страны господствовал бартер (больше 80%), была гигантская кредиторская и дебиторская задолженность, задолженность по заработной плате достигала до шести месяцев. Казахстан проводил системные реформы, направленные на переход к рыночному механизму функционирования экономики.

Второй этап (1997-2001 гг.) отмечается началом реструктуризации железнодорожного транспорта Казахстана и формирования программы системных преобразований в отрасли. Существовавшие на территории страны с советского периода три железные дороги («Целинная железная дорога», «Алма-Атинская железная дорога» и «Западно-Казахстанская железная дорога») объединили в РГП «Қазақстан темір жолы» в целях оптимизации структуры управления перевозками, ликвидации излишних управленческих звеньев, финансово-экономического оздоровления предприятий железнодорожной отрасли. В результате объединения дорог в течение полугода многое удалось привести в соответствие. Реформа железных дорог заложила основу для преодоления кризисных явлений и дальнейшей реструктуризации.

Таким образом, реформы на транспорте в первое десятилетие привели к базовым структурным и институциональным преобразованиям. В стране была создана правовая основа для развития транспортной отрасли, были разделены функции государственного управления и хозяйственной деятельности, была сформирована система государственного регулирования транспортной деятельности, адекватная рыночным условиям, а также была в основном завершена приватизация на некоторых видах транспорта. Вместе с тем, как выяснилось, несбалансированное размещение транспортно-коммуникационной сети по всей территории страны препятствовало развитию единого экономического пространства и росту мобильности населения; промышленно ориентированная сеть

железных и автомобильных дорог развивалась без учета территориальных границ бывших союзных республик; несовместимость некоторых технических параметров транспортной инфраструктуры с международными стандартами и системами торговых партнеров Казахстана стало препятствием на пути региональной интеграции и развития торгово-транспортных связей.

На *третьем этапе (2001-2006 гг.)* проведены реформы, обеспечившие развитие железнодорожного транспорта в современную высокоэффективную систему, интегрированную в континентальную сеть перевозок и способную максимально соответствовать спросу клиентов. Для этого в 2001 г. приняты Закон «О железнодорожном транспорте» [3] и Программа реструктуризации железнодорожного транспорта Республики Казахстан на 2001-2005 годы [4]. Программа предусматривала отделение социальной сферы; отделение эксплуатации от ремонтной деятельности; привлечение частной инициативы и инвестиций в ремонтную деятельность.

Принятая Программа реструктуризации железнодорожного транспорта на 2004-2006 годы [5] была направлена на реализацию предприятий, занятых в ремонтной деятельности, сторонним компаниям; создание обособленных компаний подвижного состава (АО «Локомотив», АО «Казтемиртранс»); функциональное разделение магистральной сети и перевозочных услуг. В результате в 2002 г. на базе РГП «Қазақстан темір жолы» было создано вначале ЗАО «Национальная компания «Қазақстан темір жолы» со 100%-ным госпакетом акций, которому во владение и пользование передали магистральную железнодорожную сеть (МЖС), а позднее в 2004 г. оно было преобразовано в АО «Национальная компания «Қазақстан темір жолы». Одновременно акционирование дочерних госпредприятий с передачей 100% госпакета акций в уставный капитал ЗАО «НК «КТЖ» привело к созданию в 2002-2004 гг. АО «Военизированная железнодорожная охрана», АО «Жолжөндеуші», АО «Ремпуть», АО «Казтранссервис», АО «Кедентранссервис», АО «Транстелеком», АО «Центр транспортного сервиса» и др. На базе локомотивного хозяйства создали АО «Локомотив», а весь инвентарный парк вагонов выделили в самостоятельное предприятие АО «Казтемиртранс».

Реструктуризация железнодорожного транспорта сопровождалась передачей местным органам власти объектов социальной сферы (школ, больниц, санаторий, домов культуры, спортивных комплексов и др.), что позволило высвободить средства, затрачиваемые на их содержание. Железная дорога до реформирования ежегодно содержала около 6 тыс. объектов социальной сферы, в т.ч. системы торгово-бытового, жилищно-коммунального обслуживания, учреждения образования, здравоохранения, культуры и спорта.

В целях привлечения частных инвестиций в отрасль железнодорожный тариф разделили на четыре составляющие: инфраструктурную, локомотивную, вагонную и грузовую и коммерческую работу. Это позволило создать рынок операторов вагонов и привлечь частные инвестиции в развитие вагонного парка. Начиная с 2005 г., из республиканского бюджета выделяются субсидии на покрытие убытков пассажирских перевозчиков. В этот период экономика Казахстана начала восстанавливаться, объемы перевозок грузов и пассажиров же-

лезнодорожным транспортом стали увеличиваться.

Для обеспечения эффективных перевозок с учетом возросших грузо- и пассажиропотоков и перспективных потребностей промышленности и населения в транспортно-логистических услугах АО «НК «КТЖ» при поддержке Главы государства и Правительства развернуло масштабную программу строительства новых железных дорог. В 2001 г. было запущено движение по новому участку Аксу Дегелен протяженностью 187 км. Это позволило обеспечить железнодорожное соединение между Павлодарской и Восточно-Казахстанской областями по территории республики напрямую. В 2004 г. ввод в эксплуатацию построенной железнодорожной линии Хромтау Алтынсарино длиной 404 км позволило соединить Костанайскую и Актюбинскую области по своей казахстанской территории.

Четвертый этап (2006-2010 гг.) отличается практической реализацией Транспортной стратегии Республики Казахстан до 2015 года [6], принятой в 2006 г. Её цель заключалась в опережающем развитии ТЛК, способного удовлетворять потребности экономики и населения в транспортных услугах. Стратегия определила приоритетные направления государственной транспортной политики и представляла собой совокупность политико-экономических и организационно-правовых мер, принципов, приоритетов развития транспортной инфраструктуры и транзитной политики, призванных обеспечить комплексность и единство транспортной системы, создать основу для разработки отраслевых программ.

Комплексное развитие транспортной системы и поставленные перед ней цели и задачи позволили выделить в качестве основных направлений транспортной политики государства: совершенствование системы государственного регулирования деятельности транспорта; формирование и развитие транспортной инфраструктуры; развитие рынка транспортных услуг; региональное развитие транспортной системы; повышение безопасности транспортных процессов; повышение эффективности использования транзитного потенциала; инновационное развитие в сфере транспорта; повышение научного и кадрового потенциала в сфере транспорта. Особое внимание было уделено развитию РГП «Казаэронавигация» в целях обеспечения безопасного и качественного аэронавигационного обслуживания воздушного движения в соответствии с международными стандартами и содействия развитию отрасли гражданской авиации. В результате реализации программы модернизации и развития объектов наземной инфраструктуры проведена реконструкция пяти аэропортов в гг. Астана, Алматы, Актобе, Атырау, Актау, а также введен в эксплуатацию новый аэровокзал в аэропорту г. Актау. В стадии реализации были такие крупные инфраструктурные проекты, как строительство железнодорожных линий Узень государственная граница с Туркменистаном и Жетыген - Хоргос, реконструкция международного транзитного автомобильного коридора Западная Европа - Западный Китай, автодорог граница РФ - Уральск - Актобе, Астана - Костанай - Челябинск, Таскескен - Бахты, Омск - Павлодар - Майкапшагай, Бейнеу - Актау, подъезд к Щучинско-Боровской курортной зоне и подъезд к свободной экономической зоне «Парк информационных технологий «Алатау», реконструкция

Усть-Каменогорского и Бухтарминского шлюзов. Проводимая работа по улучшению технического состояния автодорог привела к открытию скоростной платной автомагистрали Астана Щучинск с шестиполосным движением.

Пятый этап (с 2010 г. по настоящее время) отмечен продолжением реструктуризации железнодорожного транспорта и развитием транспортной инфраструктуры. Основными направлениями Программы развития транспортной инфраструктуры на 2010-2014 годы [7], стали отделение перевозочной деятельности от услуг МЖС; реструктуризация группы компаний АО «НК «КТЖ» с созданием холдинговой структуры и распределением функций между дочерними компаниями: функции оператора МЖС были возложены на АО «КТЖ-Инфраструктура»; функции грузового перевозчика - на АО «КТЖ-Грузовые перевозки»; функции пассажирского перевозчика - на АО «КТЖ-Пассажирские перевозки»; функции строительной и ремонтной деятельности были переданы в аутсорсинг АО «КТЖ-Производство и ремонт». При этом оператор МЖС оказывает услуги перевозчикам на договорной основе: перевозчик входит на рынок с собственными вагонами и локомотивами, государство берет на себя обязательства по субсидированию убытков пассажирских перевозчиков и строительству новых железнодорожных линий. Были поставлены задачи создания норматива по допуску на МЖС частных перевозчиков и регламентирования их деятельности.

Программа по развитию транспортной инфраструктуры на 2010-2014 годы была нацелена на развитие ТЛК, способного в полном объеме удовлетворять потребности экономики и населения в транспортных и логистических услугах. Она предусматривала развитие автодорожной, железнодорожной инфраструктуры, а также инфраструктуры гражданской авиации и водного транспорта; оптимизацию транспортного контроля и развитие автотранспортной сферы путем автоматизации и информатизации процессов, а также техническое регулирование в сфере автомобильного транспорта. Государственная программа инфраструктурного развития «Нұрлы жол» на 2015-2019 годы [8], принятая в 2014 г., была направлена на создание единого экономического рынка Казахстана путем формирования макрорегионов с определением гг. Алматы, Астаны, Актобе, Шымкента и Усть-Каменогорска как городов-хабов национального и международного уровня с современной инфраструктурой и обеспечение интеграции транспортной инфраструктуры страны в международную транспортную систему.

Правительство Казахстана разработало новую государственную программу «Нурлы жол» на 2020-2025 годы [9], на реализацию которой планируется направить более 6,5 трлн. тенге.

Несмотря на экономические кризисы 2008 и 2014 гг., сделано многое для развития ТЛК Казахстана по всем направлениям. Сегодня ТЛК выходит на новые рубежи, которые обозначены Лидером нации Н. Назарбаевым и Президентом Казахстана К-Ж. Токаевым. В Послании Первого Президента Н. Назарбаева народу Казахстана от 10 января 2018 г. «Новые возможности развития в условиях четвертой промышленной революции» [10] отмечено, что индустриализация должна стать флагманом внедрения новых технологий. Она должна быть

более инновационной, используя все преимущества нового технологического уклада «Индустрия 4.0». Гигантские темпы изменений и возможности применения технологий «Индустрии 4.0» могут радикально изменить многое во всех отраслях ТЛК Казахстана. В Послании Президента К-Ж. Токаева от 2 сентября 2019 г. «Конструктивный общественный диалог - основа стабильности и процветания Казахстана» [11] перед Правительством поставлены задачи системного подхода к вопросам ценообразования и тарифов в отношении товаров и услуг естественных монополий, в первую очередь в отношении авиабилетов основного авиаперевозчика по наиболее востребованным маршрутам, стоимости авиатоплива и услуг аэропортов, наведения порядка и исключения искусственного дефицита билетов в железнодорожных пассажирских перевозках, нивелирования неравенства доступа жителей различных регионов страны к транспортной инфраструктуре. Большое значение придается полной и качественной реализации программы «Нұрлы жол», которая рассматривается как стратегический проект, благодаря которому модернизация затронет всю транспортную инфраструктуру. На эти цели до 2022 г. государство намерено вложить более 1,2 трлн. тенге инвестиций.

За прошедший период внимание к развитию ТЛК Казахстана как со стороны Правительства, так и со стороны Министерства индустрии и инфраструктурного развития было достаточной. Фактически за короткий срок удалось проделать большой объем работы по реформированию ТЛК, включая отдельные виды транспорта (авиация, железные дороги, автотранспорт, водный транспорт), а также стимулирование появления рынка транспортной логистики. Вместе с тем, требуется пристальное внимание развитию ТЛК, поскольку принимаемые решения определяют его будущее на долгие годы. Эксперты считают важным опережающее развитие транспортной инфраструктуры для устойчивого развития страны.

Выводы. За годы независимости в Казахстане сложился ТЛК, играющий важную роль в развитии национальной экономики и торгово-экономических связей с зарубежными странами. Главным преимуществом ТЛК является его встроенность в международные транспортные коридоры. Казахстан географически располагается между двумя полюсами мировой экономики: с одной стороны, Европейский Союз, с другой стороны, растущий Китай, являющийся второй экономикой мира. Расстояние для транзитных перевозок через территорию Казахстана меньше в два раза по сравнению с морским путем и до тысячи километров по сравнению с транзитом по территории России.

1.2. Общая характеристика транспортно-логистического комплекса

Транспортно-логистический комплекс один из ключевых отраслей национальной экономики, определяющих производственный, социально-экономический и научно-технический потенциал Казахстана, его возможности для углубления и расширения торгово-экономических связей с зарубежными странами. Современная транспортная инфраструктура позволяет не только быстро доставлять грузы и пассажиров из одной точки в другую как внутри

страны, так и на внешних рынках, но и пополнять государственную казну. Из выгодного месторасположения Казахстан может извлекать дополнительные экономические бонусы за счет транзитных перевозок грузов и пассажиров.

На отрасль «транспорт и складирование», по данным Комитета по статистике Министерства национальной экономики, приходится 8,2% валового внутреннего продукта (ВВП) Казахстана, объем которого по итогам 2018 г. в целом составил 61 819,5 млрд. тенге. В рассматриваемой отрасли в 2018 г. произведено услуг общей стоимостью 5 065,5 млрд. тенге, что 4,6% больше в сравнении с предыдущим годом [12].

Следует отметить, что применяемый в национальной статистике термин «транспорт и складирование» на основе Общего классификатора видов экономической деятельности Республики Казахстан (ОКЭД) [13] несколько отличается от используемого в настоящем аналитическом обзоре термина «транспортно-логистический комплекс» (таблица 1).

Таблица 1 - Сравнение содержания терминов «транспорт и складирование» и «транспортно-логистический комплекс»

Вид деятельности по ОКЭД ¹	Содержание термина «транспорт и складирование»	Содержание термина «транспортно-логистический комплекс»
Деятельность сухопутного и трубопроводного транспорта (раздел 49)	<p>Пассажи́рские и грузовые перевозки по автомобильным и железным дорогам, а также транспортирование грузов по трубопроводам</p> <p>49.1 Деятельность пассажирского железнодорожного транспорта в междугородном сообщении</p> <p>49.2 Деятельность грузового железнодорожного транспорта</p> <p>49.3 Деятельность прочего пассажирского сухопутного транспорта</p> <p>49.31 Деятельность сухопутного транспорта по городским и пригородным пассажирским перевозкам (перевозки автобусами, трамваями, троллейбусами, метрополитеном, прочими видами транспорта, подчиняющегося расписанию)</p> <p>49.32 Деятельность такси</p> <p>49.4 Деятельность грузового автомобильного транспорта и предоставление услуг по переезду</p> <p>49.5 Деятельность трубопроводного транспорта</p>	<p>Пассажи́рские и грузовые перевозки по автомобильным и железным дорогам, за исключением транспортировки грузов по трубопроводам</p> <p>49.1 Деятельность пассажирского железнодорожного транспорта в междугородном сообщении</p> <p>49.2 Деятельность грузового железнодорожного транспорта</p> <p>49.3 Деятельность прочего пассажирского сухопутного транспорта</p> <p>49.31 Деятельность сухопутного транспорта по городским и пригородным пассажирским перевозкам (перевозки автобусами, трамваями, троллейбусами, метрополитеном, прочими видами транспорта, подчиняющегося расписанию)</p> <p>49.32 Деятельность такси</p> <p>49.4 Деятельность грузового автомобильного транспорта и предоставление услуг по переезду</p>
Деятельность водного транспорта (раздел 50)	<p>Деятельность пассажирского или грузового водного транспорта в регулярном и нерегулярном сообщении</p> <p>50.1 Деятельность морского и прибрежного пассажирского транспорта</p> <p>50.2 Деятельность морского и прибрежного грузового транспорта</p> <p>50.3 Деятельность речного пассажирского транспорта</p> <p>50.4 Деятельность речного грузового</p>	<p>Деятельность пассажирского или грузового водного транспорта в регулярном и нерегулярном сообщении</p> <p>50.1 Деятельность морского и прибрежного пассажирского транспорта</p> <p>50.2 Деятельность морского и прибрежного грузового транспорта</p> <p>50.3 Деятельность речного пассажирского транспорта</p> <p>50.4 Деятельность речного грузового</p>

¹ Под термином «вид деятельности» понимается процесс создания однородного набора продукции (товаров и услуг), характеризующий наиболее разукрупненные категории классификации видов деятельности [13, с. 3].

	транспорта	транспорта
Деятельность воздушного транспорта (раздел 51)	<p>Пассажирские или грузовые перевозки по воздуху или в космическом пространстве</p> <p>51.1 Деятельность воздушного пассажирского транспорта</p> <p>51.2 Деятельность воздушного грузового транспорта и космического транспорта</p> <p>51.21 Деятельность грузового воздушного транспорта</p> <p>51.22 Деятельность космического транспорта</p>	<p>Пассажирские или грузовые перевозки по воздуху, за исключением перевозок в космическом пространстве</p> <p>51.1 Деятельность воздушного пассажирского транспорта</p> <p>51.2 Деятельность воздушного грузового транспорта и космического транспорта</p> <p>51.21 Деятельность грузового воздушного транспорта</p>
Складирование грузов и вспомогательная транспортная деятельность (раздел 52)	<p>Складирование грузов и вспомогательную транспортную деятельность, такую как эксплуатация транспортной инфраструктуры (например, аэропортов, портов, туннелей, мостов и т.д.), а также деятельность транспортных агентств и транспортную обработку грузов</p> <p>52.1 Складирование и хранение грузов</p> <p>52.2 Вспомогательная транспортная деятельность</p> <p>52.21 Вспомогательная деятельность сухопутного транспорта</p> <p>52.21.1 Эксплуатация железных дорог</p> <p>52.21.2 Эксплуатация автомобильных дорог</p> <p>52.21.3 Деятельность терминалов</p> <p>52.21.4 Деятельность автомобильных стоянок</p> <p>52.21.5 Эксплуатация магистральных и иных трубопроводов, в том числе водоводов</p> <p>52.21.6 Деятельность по подсоединению (подключению) трубопровода к действующим магистральным и иным трубопроводам</p> <p>52.21.9 Прочая вспомогательная деятельность сухопутного транспорта</p> <p>52.22 Вспомогательная деятельность водного транспорта</p> <p>52.23 Вспомогательная деятельность воздушного транспорта</p> <p>52.23.1 Регулирование использования воздушного пространства</p> <p>52.23.2 Деятельность аэропортов</p> <p>52.23.9 Прочая деятельность, относящаяся к пассажирским и грузовым перевозкам</p> <p>52.24 Транспортная обработка грузов</p> <p>52.29 Прочая вспомогательная транспортная деятельность</p> <p>52.29.1 Транспортно-экспедиционные услуги</p> <p>52.29.2 Технический надзор на транспорте</p> <p>52.29.9 Прочая транспортно-экспедиционная деятельность</p>	<p>Складирование грузов и вспомогательную транспортную деятельность, такую как эксплуатация транспортной инфраструктуры (например, аэропортов, портов, туннелей, мостов и т.д.), а также деятельность транспортных агентств и транспортную обработку грузов</p> <p>52.1 Складирование и хранение грузов</p> <p>52.2 Вспомогательная транспортная деятельность</p> <p>52.21 Вспомогательная деятельность сухопутного транспорта</p> <p>52.21.1 Эксплуатация железных дорог</p> <p>52.21.2 Эксплуатация автомобильных дорог</p> <p>52.21.3 Деятельность терминалов</p> <p>52.21.4 Деятельность автомобильных стоянок</p> <p>52.21.9 Прочая вспомогательная деятельность сухопутного транспорта</p> <p>52.22 Вспомогательная деятельность водного транспорта</p> <p>52.23 Вспомогательная деятельность воздушного транспорта</p> <p>52.23.1 Регулирование использования воздушного пространства</p> <p>52.23.2 Деятельность аэропортов</p> <p>52.23.9 Прочая деятельность, относящаяся к пассажирским и грузовым перевозкам</p> <p>52.24 Транспортная обработка грузов</p> <p>52.29 Прочая вспомогательная транспортная деятельность</p> <p>52.29.1 Транспортно-экспедиционные услуги</p> <p>52.29.2 Технический надзор на транспорте</p> <p>52.29.9 Прочая транспортно-экспедиционная деятельность</p>

Почтовая и курьерская деятельность (раздел 53)	Почтовая и курьерская деятельность (прием, обработка, доставка писем и посылок различными методами). Включены также услуги местной и курьерской доставки	В части почтовой и курьерской деятельности по приему, сортировке, транспортировке, выдаче писем и посылок автотранспортным, железнодорожным, воздушным и водным транспортом
Производство электрического оборудования (раздел 27)	-	27.40.2 Производство осветительных приборов в части производства осветительного оборудования для транспортных средств (например, для автомобилей, самолетов, судов, лодок) 27.90.3 Производство электрического сигнального оборудования (светофоры и пешеходные указатели) 27.90.9 Производство прочего электрического оборудования, не включенного в другие группировки (электронных табло, электрических указателей)
Производство машин и оборудования, не включенных в другие группировки (раздел 28)	-	В части производства специализированного оборудования для пассажирского или грузового транспорта 28.11.1 Производство двигателей (автомобильных, авиационных двигателей) 28.22 Производство подъемно-транспортного оборудования
Производство автомобилей, прицепов и полуприцепов (раздел 29)	-	В части производства автомобилей для перевозки пассажиров или грузов, различных частей и принадлежностей автомобилей, а также прицепов и полуприцепов
Производство прочих транспортных средств (раздел 30)	-	В части строительства водных транспортных средств (суда, лодки), производства железнодорожных составов и локомотивов, воздушных и космических летательных аппаратов, а также частей и принадлежностей для них
Ремонт и установка машин и оборудования (раздел 33)	-	В части специализированного ремонта и технического обслуживания пассажирского и грузового транспорта (локомотивы, вагоны, морские и воздушные суда и др.) 33.15 Ремонт и техническое обслуживание судов и лодок 33.16 Ремонт и техническое обслуживание воздушных и космических летательных аппаратов 33.17 Ремонт и техническое обслуживание прочих транспортных средств и оборудования
Гражданское строительство (раздел 42)	-	В части строительства тяжелых конструкций (автомобильные дороги, улицы, мосты, туннели, железные дороги, взлетно-посадочные полосы, порты и прочие водные сооружения) 42.1 Строительство автомобильных и железных дорог 42.91 Строительство водных сооружений
Оптовая и розничная торговля автомобилями и мотоциклами и их ремонт (раздел 45)	-	В части всех видов деятельности (кроме производства и аренды), связанных с автомобилями (включая грузовые автомобили и самосвалы-внедорожники) ремонт и техническое обслуживание транспортных средств, аренда автомобилей

Источник: составлена авторами исследования на основе ОКЭД НК РК 03-2019

В рамках ОКЭД секция Н «Транспорт и складирование» включает деятельность пассажирского или грузового железнодорожного, трубопроводного, автомобильного, водного или воздушного транспорта, регулярного или нерегулярного сообщения, а также вспомогательную транспортную деятельность, такую как деятельность терминалов и мест стоянок, транспортную обработку грузов, их хранение и т.д. К данной секции также относятся аренда транспортных средств и оборудования вместе с водителем или оператором, почтовая и курьерская деятельность.

Вместе с тем, из секции исключены:

- капитальный ремонт или переоборудование транспортных средств, за исключением автомобилей;
- строительство, техническое обслуживание и ремонт автомобильных, железных дорог, портовых сооружений, взлетно-посадочных полос;
- техническое обслуживание и ремонт автомобилей;
- аренда транспортных средств и оборудования без водителя или оператора.

Анализ ОКЭД НК РК 03-2019 показывает, что имеются возможности для дальнейшего улучшения содержания секции Н «Транспорт и складирование». В частности, речь идет о разделе 52 «Складирование грузов и вспомогательная транспортная деятельность», в котором можно было бы выделить деятельность по профессиональной подготовке персонала, участвующего в перевозках пассажиров и грузов, периодический технический осмотр и ремонт транспортных средств и пр., что требует проведения дополнительных исследований.

Однако существующая в Казахстане статистическая база, которую используют в первую очередь государственные органы, далека от совершенства по всем существующим отраслям ТЛК, в особенности по автомобильному транспорту. С учетом уровня развития рыночных отношений в экономике на различных конференциях и форумах эксперты часто указывают на наличие «черного нала», прежде всего, при перевозках в СНГ. Следует признать фактическое отсутствие статистики по грузоперевозкам автомобильным транспортом. Действующая система статистики и учета деятельности ТЛК в целом архаична и практически не совершенствуется. Это не позволяет сформировать целостную, всестороннюю, объективную оценку потенциала и текущего состояния ТЛК Казахстана и его отраслей, а также обеспечить подготовку обоснованных, своевременных и качественных решений проблем.

По согласованию с заказчиком авторы настоящего отчета, железнодорожный, автомобильный, воздушный, водный виды транспорта, а также транспортную логистику рассматривают в качестве отдельных отраслей, которые в совокупности составляют транспортно-логистический комплекс или транспортную систему Казахстана.

В настоящем исследовании используются термины «транспортно-

логистический комплекс» и «транспортная система» как синонимы. Эти термины определяют целостную совокупность таких отраслей, как железнодорожный, автомобильный, воздушный (авиационный), водный транспорт, транспортная логистика. В рамках ТЛК каждая отрасль выполняет свои функции в соответствии с техническим и экономическим потенциалом, а все вместе образуют совокупность средств и путей сообщений, различных технических устройств и сооружений, обеспечивающих развитие отраслей экономики и регионов страны.

К основным социально-экономическим показателям, характеризующим результативность деятельности ТЛК, относятся количество перевезенных пассажиров, объемы пассажирооборота, перевозок грузов, грузооборота. За период 1991-2018 гг. количество пассажиров, перевезенных транспортом, выросло в 6,4 раза, достигнув 23 013,0 млн. человек по итогам 2018 г., объем пассажирооборота вырос в 4,1 раза, достигнув 281 484,1 млн. пкм, объем перевозок грузов - на 63,3%, достигнув 4 103,8 млн. тонн, объем грузооборота - на 39,4%, достигнув 609,5 млн. ткм [12].

Транспортная система занимает четвертое место по энергопотреблению первичных ресурсов. Доля транспортной отрасли в общем объеме энергопотребления страны колеблется в пределах 10-20%. Цель состояла в снижении энергоемкости ВВП на 25% к 2020 г. от уровня 2008 г. Благодаря проведенным мероприятиям постепенно улучшается энергоэффективность транспорта, обновляется основной фонд транспортных средств.

ТЛК Казахстана интегрирован в международные транспортные коридоры, которые позволяют сократить расстояние в сообщении Восток Запад и сроки доставки грузов и пассажиров. В настоящее время по территории Казахстана проходят пять из 13 международных железнодорожных коридоров:

- *Северный коридор ТАЖМ*, используемый для контейнерных перевозок в направлении Китай - Россия - Европа;
- *Южный коридор ТАЖМ*: Юго-Восточная Европа Китай и Юго-Восточная Азия через Турцию, Иран, страны Центральной Азии;
- *Центральный коридор ТАЖМ*: Центральная Азия Северо-Западная Европа;
- *Север - Юг* (Россия - Казахстан - Иран), с 2013 г. действует железнодорожная линия между Казахстаном и Туркменистаном, с 2014 г. линия между Туркменистаном и Ираном;
- *ТРАСЕКА*: Восточная Европа Центральная Азия через Черное море, Кавказ и Каспийское море. На его основе создан *Транскаспийский международный транспортный маршрут* (ТМТМ), по которому грузы из Китая и стран Тихоокеанского региона доставляются через Каспийское море, Кавказ, Черное море, Украину в Европу.

На Западе рассматриваемые международные транспортные коридоры увязаны с маршрутами европейских транспортных коридоров, на Востоке - с маршрутами Трансазиатской железнодорожной магистрали (ТАЖМ), связывающей Казахстан с регионами высокой экономической активности (Восточный и Юго-Восточный Китай, Юго-Восточная Азия), на Юге - со странами Централь-

ной Азии, Закавказья, Турции, Ирана и арабскими странами Персидского залива.

Выступая 22 мая 2015 г. на пленарном заседании VIII Астанинского экономического форума (АЭФ), Первый Президент Казахстана - Лидер нации Назарбаев Н.А. предложил создать Евразийский трансконтинентальный коридор. «Я предлагаю создать новый высокоскоростной мультимодальный транспортный маршрут Евразийский трансконтинентальный коридор. Он будет пролегать через всю территорию нашей страны, позволит осуществлять беспрепятственный транзит грузов из Азии в Европу и обратно. Это намного короче путь, чем через океан», отметил в своем выступлении Назарбаев. По его словам, новая транспортная артерия даст импульс развитию производства всех стран, через которые пройдет эта трасса. Как он подчеркнул, совместные инициативы в сфере транспорта являются хорошей платформой сотрудничества. Она может дать старт глубоким реформам взаимодействия, интеграции стран, а также региональных объединений [14].

В рамках Евразийского трансконтинентального коридора рассматриваются три направления международных транспортных маршрутов:

- Китай - Россия - Европа, при чем через Китай выход в Тихоокеанский регион и т.д.;
- Каспий - Кавказ Чёрное море - Европа;
- Китай - Восток и через Каспий на юг (Иран и другие страны).

Торгово-экономические интересы Казахстана связаны с этими тремя маршрутами. Со всеми странами-участницами создан консорциум по коридору Китай - Казахстан - Азербайджан - Грузия Турция. Запущены пилотные контейнерные поезда Номад Экспресс, которые прошли по маршруту до Грузии и Турции, а через Казахстан по новой железной дороге до Ирана. С учетом развития взаимоотношений с ЕС и Китаем, а также с открытием иранского рынка, реализация такого крупного проекта как Евразийский трансконтинентальный коридор позволит нарастить потенциал Казахстана по развитию национальной транспортной системы [15].

Помимо железнодорожных маршрутов сформировано шесть международных транспортных коридоров в различных направлениях на основе автомобильных дорог Казахстана:

- Ташкент - Шымкент - Тараз - Бишкек - Алматы - Хоргос;
- Шымкент - Кызылорда - Актобе - Уральск - Самара;
- Алматы - Караганда - Нур-Султан - Петропавловск;
- Астрахань - Атырау - Актау - граница Туркменистана;
- Омск - Павлодар - Семей - Майкапшагай;
- Астана - Костанай - Челябинск - Екатеринбург.

Национальные автодороги интегрированы в европейскую и азиатскую сети автодорог. Большим потенциалом для роста транзитных перевозок автотранспортом обладает введенный в эксплуатацию международный транзитный автомобильный коридор «Западная Европа - Западный Китай». Государственные инвестиции, вложенные в строительство и реконструкцию автодорог, позволили в короткие сроки увеличить транзитный поток через Казахстан, восста-

новить международные направления по шести транспортным коридорам протяженностью 8,3 тыс. км.

Над территорией Казахстана проходят 90 воздушных трасс общей протяженностью 83 876 км, из них 87 международных трасс (96,7% к общему итогу) протяженностью 82 561 км (98,4%), три внутренние трассы (3,3%) протяженностью 1 315 км (1,6%). Казахстан имеет 73 воздушных коридора на границах с сопредельными государствами, в т.ч. с Россией и Узбекистаном - по 30 коридоров, Кыргызстаном - 6, Азербайджаном - 3, Китаем и Туркменистаном - по 2 коридора. 80% транзитных воздушных перевозок иностранных авиакомпаний проходят над территорией Казахстана по 18 маршрутам, соединяющим Европу с Юго-Восточной Азией, маршрутам с выходом на кроссполярные маршруты Азии (ОАЭ, Индия) в США и Канаду и маршрутам между Южной Азией (Ближним Востоком) и Европой. Одними из перспективных направлений транзитных потоков через Казахстан являются трансконтинентальные полеты из Северной Америки в Индию, ОАЭ, Пакистан, Таиланд, Сингапур по кроссполярным маршрутам. Полёты регулярно выполняют авиакомпании из ОАЭ, Индии, Пакистана и США. В ближайшей перспективе имеется потенциал для дальнейшего развития транзита грузовых и пассажирских перевозок авиационным транспортом между Европой и Азией через Казахстан.

Однако казахстанские аэропорты не полностью загружены, хотя национальная аэронавигационная система имеет более чем пятикратный запас для пропускной способности. Так, международный аэропорт Актобе занимает выгодное географическое положение, его техническое оснащение и взлетно-посадочная полоса протяженностью 3,5 км позволяют принимать все типы воздушных судов. Несмотря на это, пропускная способность аэропорта в 2018 г. составила до 350 пассажиров в час, хотя по нормативам может принимать до 500 человек. Ежедневно из аэропорта выполняется лишь 8-9 регулярных рейсов [16].

Несмотря на наличие 3982 км водных путей, открытых для судоходства, потенциал водного транспорта Казахстана с точки зрения международных транспортных перевозок используется ограниченно. Это во многом обусловлено природно-климатическими условиями и географией водных путей, которые годны для судоходства по рекам, озерам и водохранилищам в сезонный период. Единственным незамерзающим морским портом страны служит порт Актау, который стал стратегическим пунктом на международных водных маршрутах для транзитных перевозок. Наряду с поддержкой крупнейших нефтегазовых проектов на Каспийском шельфе важную роль для ТЛК Казахстана приобретает развитие морских портов Актау, Курык, национального флота и сервисной инфраструктуры в увязке с государственными, отраслевыми и региональными программами.

1.3. Факторный анализ развития транспортно-логистического комплекса

На развитие ТЛК влияют как внутренние, так и внешние факторы. Анализ показал, что можно выделить пять внутренних факторов:

- государственное управление (нормативная правовая база, организационная структура) тарифы, требования (экологические), запреты, ограничения (лицензирование);
- спрос отраслей национальной экономики на грузовые перевозки;
- спрос населения на услуги пассажирских перевозок;
- состояние рынка факторов и ресурсов: кадры, наука и технологии; инвестиции;
- состояние отрасли: техническое состояние (стандарты и технические регламенты); конкуренция на рынках транспортных услуг.

Уполномоченным государственным органом Республики Казахстан, осуществляющим руководство в сферах железнодорожного, автомобильного, внутреннего водного транспорта, торгового мореплавания, в области использования воздушного пространства, деятельности гражданской и экспериментальной авиации, естественных монополий в области услуг аэронавигации и аэропортов и на общественно-значимых рынках в области услуг аэропортов и автодорог является Министерство индустрии и инфраструктурного развития (МИИР) [17]. Руководство транспортной отраслью МИИР осуществляет, используя такие ведомства, как Комитет транспорта, Комитет гражданской авиации, Комитет автомобильных дорог. Кроме профильного министерства, регулирование в транспортной отрасли осуществляют Комитет государственных доходов Министерства финансов в части налогового и таможенного регулирования, Комитет по регулированию естественных монополий, защиты конкуренции и прав потребителей Министерства национальной экономики в части тарифного регулирования, конкуренции и прав потребителей.

Вместе с тем, крупные игроки транспортной отрасли (АО «Национальная компания «Казахстан Темир Жолы», АО «Air Astana», АО «Национальная морская судоходная компания «Казмортрансфлот» и др.) входят в состав АО «Фонд национального благосостояния «Самрук-Казына», которое формирует и развивает систему корпоративного управления группой компаний, но не систему управления транспортной отраслью как единым комплексом, что на деле приводит к фактическому разрыву управляемости ТЛК Казахстана.

Государственное регулирование ТЛК опирается на нормативную правовую базу, стратегии и программы. Законодательно установленные нормы и правила, регулирующие рынок транспортных услуг, делятся на требования, ограничения, квоты, разрешения (например, для международных перевозок), конкурсы на осуществление пассажирских перевозок и другие меры.

Транспортная политика государства определяется на основе таких документов, как Стратегия «Казахстан 2050» [18], Стратегический план развития Республики Казахстан до 2025 года [19], Государственная программа инфраструктурного развития «Нұрлы жол» [8, 9], План нации 100 шагов по реализации пяти институциональных реформ [20], Государственная программа индустриально-инновационного развития Республики Казахстан на 2015-2019 годы [21], Государственная программа «Цифровой Казахстан» на 2017-2020 годы [22], Законом «О транспорте в Республике Казахстан» [23], законодательными

и нормативно-правовыми актами по видам транспорта.

Устойчивое развитие экономики генерирует спрос на услуги транспорта и, наоборот, чем выше способность ТЛК оказывать разнообразные и качественные услуги по перевозкам грузов и пассажиров, тем более благоприятнее условия появляются для социально-экономического развития Казахстана и расширения экономических связей с зарубежными странами.

Способствуя устойчивому развитию регионов Казахстана, транспорт служит связующим элементом национальной экономики, обеспечивающим грузовые и пассажирские перевозки, а также распределение товаров на внутреннем рынке. Это системообразующий фактор, предопределяющий темпы и качество развития экономических связей между городами и регионами страны.

С обретением государственной независимости Казахстану удалось снять проблему железнодорожных сообщений между отдельными регионами, вызванную необходимостью пересечения государственных границ с Россией и Кыргызстаном, прохождения пограничного и таможенного досмотра грузов и пассажиров как на территории Казахстана, так и на территории соседних стран.

За прошедшее время в Казахстане построены и введены в эксплуатацию три участка железнодорожных путей. Линия Аксу - Дегелен протяженностью 184 км, возведенная за 2,5 года в июне 2001 г., соединила север страны с востоком. Железнодорожный участок Хромтау - Алтынсарино протяженностью 402,5 км, построенный 18 октября 2003 г., соединил север и запад. Железнодорожная линия станция Шар Усть-Каменогорск протяженностью 153 км, строительство которой завершено 9 октября 2008 г., избавило от необходимости дважды пересекать границу с РФ в Восточном Казахстане. Кроме того, имеются два международных железнодорожных перехода с Китаем и Турцией, а также порт Курык.

В настоящее время, как показывает факторный анализ, существуют два мощных внешних факторов, влияющих на развитие ТЛК Казахстана: ЕАЭС и китайская инициатива «Один пояс - один путь». Кроме того, необходимо учитывать взятые обязательства и особенности, связанные с международным правом и полноценным участием Казахстана в деятельности ОСЖД, IRU, ИКАО, ИМО, других международных организациях и интеграционных объединениях.

Государства-члены ЕАЭС самостоятельно разрабатывают и реализуют национальную транспортную политику, в т.ч. принимают программы развития транспорта. Более того, государства-члены ЕАЭС проводят скоординированную (согласованную) транспортную политику, направленную на последовательное и поэтапное формирование единого транспортного пространства на принципах конкуренции, открытости, безопасности, надежности, доступности и экологичности и создание общего рынка транспортных услуг, где создаются равные (паритетные) условия оказания транспортных услуг с учетом особенностей, предусмотренных Договором о ЕАЭС [24].

На управление ТЛК Казахстана влияют надгосударственные институты, созданные в рамках ЕАЭС. По Договору о ЕАЭС [24] Правительство Казахстана обязано учитывать положения Основных направлений и этапов реализации

скоординированной (согласованной) транспортной политики государств-членов ЕАЭС [25]. По каждому виду транспорта следует учитывать правовые нормы и обязательства Казахстана, предусмотренные международными договорами и соглашениями.

Так, документы Международной федерации экспедиторских ассоциаций (FIATA) регулируют деловые отношения между экспедиторами и грузовладельцами на железнодорожном транспорте. Их действие не распространяется на отношения экспедиторов с перевозчиками, которые регулируются транспортными документами, предусмотренными национальным транспортным законодательством и международными соглашениями. Ассоциация национальных экспедиторов Республики Казахстан как национальная ассоциация и действительный член FIATA имеет права на печатание и распространение среди своих членов документов FIATA [26].

К основным направлениям деятельности Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД), членом которой является Казахстан, относятся:

- развитие и совершенствование международных железнодорожных перевозок, прежде всего в сообщении между Европой и Азией, включая комбинированные перевозки;
- формирование согласованной транспортной политики в области международных железнодорожных перевозок, разработка стратегии деятельности железнодорожного транспорта и стратегии деятельности ОСЖД;
- совершенствование Международного транспортного права (МТП), ведение дел по Соглашению о международном пассажирском сообщении (СМПС), Соглашению о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС) и другим правовым документам, связанным с международными железнодорожными перевозками;
- сотрудничество по решению проблем, связанных с экономическими, информационными, научно-техническими и экологическими аспектами железнодорожного транспорта;
- разработка мероприятий по повышению конкурентоспособности железнодорожного транспорта по отношению к другим видам транспорта;
- сотрудничество в области эксплуатации железных дорог и технических вопросов, связанных с дальнейшим развитием международных железнодорожных перевозок;
- сотрудничество с международными организациями, занимающимися вопросами железнодорожного транспорта, включая комбинированные перевозки [27].

Глава АО «Национальная компания «Казахстан Темир Жолы» входит в состав Совета по железнодорожному транспорту государств-участников СНГ, учрежденного по Соглашению о координационных органах железнодорожного транспорта СНГ от 14 февраля 1992 г. для координации работы железнодорожного транспорта на межгосударственном уровне и выработки согласованных принципов его деятельности. В рамках СНГ принято более 260 соглашений, правил, инструкций и других нормативных документов, регламентирующих деятельность по организации перевозок грузов и пассажиров, эксплуатации по-

движного состава и содержанию технических средств в соответствии с международными правилами. Железнодорожными организациями СНГ утверждены нормативные правовые и технологические документы для работы железнодорожного транспорта в межгосударственном сообщении. Благодаря этой деятельности сохранено технологическое единство сети железных дорог, обеспечено согласованное развитие инфраструктуры и тарифной политики железных дорог в СНГ [28].

Международный союз автомобильного транспорта (IRU) основан 23 марта 1948 г. Его действительными и ассоциированными членами являются национальные ассоциации и организации из более 100 стран, в т.ч. Казахстана. IRU объединяет бизнес и сотрудничает с теми, кто регулирует автомобильный транспорт, работает в этой отрасли или пользуется её услугами, выступает от имени отрасли по вопросам транспорта и логистики, содействует упрощению перевозок пассажиров и грузов. В рамках IRU более 34 тыс. транспортных и логистических компаний пользуются международной системой таможенного транзита и гарантий (МДП) для быстрого и надежного перемещения товаров через границы. Она позволяет перевозить товары из страны отправления в страну назначения в опечатанных грузовых отделениях, которые проходят таможенный контроль через многостороннюю, взаимно признанную систему. Это простой, безопасный и надежный способ перемещения товаров через несколько международных границ, что экономит время и деньги для транспортных операторов и таможенных органов [29].

Казахстан член Международной организации гражданской авиации (International Civil Aviation Organization, ICAO, ИКАО), которая является специализированным учреждением ООН, созданным в 1944 году для управления Конвенцией о международной гражданской авиации (Чикагская конвенция). ИКАО работает с 193 государствами членами Конвенции и отраслевыми группами в целях достижения консенсуса по стандартам и рекомендуемой практике (SARPS) международной гражданской авиации в поддержку безопасного, эффективного, надежного, экономически устойчивого и экологически ответственного сектора гражданской авиации. ИКАО координирует помощь и наращивание потенциала государств в поддержку многочисленных целей развития авиации, разрабатывает глобальные планы по координации многостороннего стратегического прогресса в области безопасности полетов и аэронавигации, отслеживает и сообщает о многочисленных показателях деятельности воздушного транспорта, проверяет возможности государств по надзору за деятельностью гражданской авиации в области безопасности полетов [30].

Казахстан входит в Международную морскую организацию (International Maritime Organization, ИМО, ИМО) специализированное учреждение ООН, отвечающее за безопасность судоходства и предотвращение загрязнения моря и атмосферы судами. ИМО поддерживает цели устойчивого развития ООН, устанавливает стандарты безопасности и надежности международных экологических перевозок. Его роль заключается в создании справедливой и эффективной нормативно-правовой базы для судоходной отрасли, универсально принятой и применяемой государствами-членами ИМО [31]. Международная морская ор-

ганизация действует на основании Конвенции, принятой в Женеве 6 марта 1948 г. на Конференции ООН по морскому праву. ИМО обеспечивает разработку проектов конвенций, соглашений и других документов, рекомендует их правительствам и межправительственным организациям, а также созывает при необходимости конференции. ИМО обеспечивает механизм консультаций между её членами и обмена информацией между правительствами, выполняет функции, которые возлагаются на нее в соответствии с международными документами, касающимися судоходства и его воздействия на морскую среду; содействует техническому сотрудничеству в рамках её компетенции.

Основные направления и этапы реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики государств - членов ЕАЭС [25] определяют условия и этапы формирования и развития единого транспортного пространства и общего рынка транспортных услуг ЕАЭС в сферах железнодорожного, автомобильного, воздушного, водного транспорта с учетом различий международного правового регулирования, технологических особенностей разных видов транспорта и состояния транспортной инфраструктуры. В целях реализации Основных направлений Евразийской экономической комиссией (ЕЭК) утверждены Планы-мероприятий (Дорожные карты) по всем видам транспорта.

Важным фактором развития ТЛК Казахстана становится динамично растущая экономика Китая. Одним из основных торговых партнеров Китая является ЕС. КНР заинтересована в расширении перевозок грузов в Европу и обратно. Одна треть транспортного маршрута между Китаем и Европой проходит через Казахстан и по мере реализации китайской инициативы «Один пояс - один путь» расширяются возможности ТЛК Казахстана. Ввод в эксплуатацию новых транспортных маршрутов в рамках этой инициативы может привести к росту транзитных перевозок и соответственно доходов от транзита грузов и пассажиров для Казахстана. Так, в 2018 г. через территорию Казахстана перевезено более 19 млн. тонн груза всеми видами транспорта, что на 6% больше в сравнении с предыдущим годом. При этом на 40% увеличился объем перевозки грузов в направлении Китай-Европа, на 80% - в направлении Европа-Китай. КНР стремится к расширению взаимной открытости со странами, расположенными вдоль «Одного пояса одного пути» для совместного развития глобальной экономики открытого типа. В результате с участием многих стран, включая Казахстан, формируется «Экономический пояс Шелкового пути» (ЭПШП). При оценке перспектив развития ТЛК Казахстана необходимо учитывать международные соглашения. В частности, решения Координационного комитета по развитию Транскаспийского международного транспортного маршрута (ТМТМ), созданного в 2014 г. железнодорожными администрациями и морскими портами Казахстана, Азербайджана и Грузии. В настоящее время членами ТМТМ являются также железнодорожные администрации Украины, Польши, Турции и Литвы, а также морские порты Украины и Румынии. В декабре 2016 г. принято решение о создании Международной ассоциации «ТМТМ».

Выводы. Среди выделенных пяти внутренних факторов, влияющих на развитие ТЛК Казахстана, следует отметить, что в стране сформирована необ-

ходимая нормативная правовая база для регулирования ТЛК, но имеются проблемы с организационной структурой управления, которая характеризуется ведомственной раздробленностью и отсутствием комплексного, системного подхода к развитию всех видов транспорта. Спрос отраслей национальной экономики на грузовые перевозки и спрос населения на услуги пассажирских перевозок сохраняется вне зависимости от текущей конъюнктуры экономической ситуации в стране и на мировом рынке транспортных услуг. Для развития ТЛК Казахстана важно учитывать состояние рынка факторов и ресурсов (кадры, наука и технологии; инвестиции), а также состояние отраслей, входящих в состав ТЛК, их техническое состояние (стандарты, технические регламенты), уровень конкуренции на рынке транспортных услуг. На развитие ТЛК Казахстана влияют два мощных внешних фактора: ЕАЭС и китайская инициатива «Один пояс - один путь», а также обязательства и особенности, связанные с международным правом и участием Казахстана в деятельности международных организаций и интеграционных объединений. Они определяют перспективы международных транспортных перевозок, осуществляемых с участием Казахстана.

Проведенный факторный анализ выявил наличие сложностей и особенностей разных видов транспорта как отдельных отраслей, входящих в ТЛК Казахстана. С учетом внутренних и внешних вызовов следует отметить особенности цифровизации в транспортной системе, четвертой промышленной революции («индустрия 4.0»), практическое отсутствие адекватной науки в сфере конкретных видов транспорта, которая должна заниматься прикладными исследованиями, комплексной транспортной стратегией, целостной и эффективной системой управления ТЛК. Назрела потребность в формировании системы стратегического и тактического управления всеми видами транспорта как на республиканском уровне, так и на уровне регионов, что предполагает создание отдельного министерства транспорта, наделенного соответствующими функциями и полномочиями.

1.4. Статистический анализ развития транспортно-логистического комплекса

Сфера услуг в последние годы стала одной из перспективных отраслей мировой экономики. Во многих странах серьезно занимаются услугами. Как развитые, так и развивающиеся страны стремятся ускорить развитие сферы услуг для воздействия на экономический рост. Услуги характеризуются такими особенностями, как неосвязаемость; невидимость; неразрывность производства и потребления; неоднородность и изменчивость качества; неспособность услуг к хранению. Как показывает анализ, в мировой экономике в виде закономерности прослеживается опережающий рост сферы услуг в сравнении с производством товаров.

В 2018 г. 55,5% ВВП Казахстана, по данным Комитета по статистике МНЭ, составили услуги, большая часть из них приходится на оптовую и розничную торговлю (16,8%), транспорт и складирование (8,2%), операции с не-

движимостью (7,8%) [12]. Предоставление посреднических услуг и услуг по перевозке при трансграничных поставках товаров через территорию Казахстана и по территории других государств может приносить высокий доход в валюте, что предполагает необходимость поддержки государством. Игроки уже появились на этом рынке страны, но государственная поддержка практически отсутствует. На наш взгляд, необходимо реформирование и обновление системы статического учета в сфере услуг.

К основным показателям, характеризующим работу транспорта, относятся объем перевозок грузов, объем перевозок пассажиров, грузооборот и пассажирооборот (таблица 2.)

Таблица 2 - Объемы перевозок грузов багажа по видам транспорта, тыс. тонн

Вид транспорта	2009	2010	2011	2012	2013
Транспорт (всего)	2104254,1	2430077,7	2964963,5	3221626,4	3497918,5
Железнодорожный	247414,4	265663,2	277150,0	290873,7	289349,5
Автомобильный и городской электрический транспорт	1687333,5	1917612,0	2475481,9	2718113,1	2982660,8
Воздушный	21,3	29,2	29,4	19,6	24,0
Внутренний водный	900,9	1119,2	1082,0	1273,5	1092,7
Морской	3554,6	4655,0	4557,0	4048,3	3984,5

Вид транспорта	2014	2015	2016	2017	2018
Транспорт (всего)	3627931,8	3728592,2	3722634,7	3916211	4103647,5
Железнодорожный	273399,6	335141,2	332268,1	378803,1	397710,8
Автомобильный и городской электрический транспорт	3128501,3	3174292,3	3181102,3	3300818,9	3422276,9
Воздушный	19,6	17,0	18,1	22,4	29,1
Внутренний водный	1294,6	1216,5	1188,6	1649,4	1037,8
Морской	3630,2	2476,6	2612,5	2102,6	1829,5

Источник: Комитет по статистике Министерства национальной экономики Республики Казахстан

По итогам 2018 г. все виды транспорта перевезли 4,1 млрд. тонн груза, что почти в два раза больше, чем 2008 г. За 2014-2018 гг. объемы грузовых перевозок выросли на 13,1%. В общем объеме перевозок лидирует автотранспорт, на который приходится более 80% перевозок грузов почти для всех отраслей экономики страны. Ежегодное увеличение объемов и удельного веса перевозок автотранспортом отражает высокий потенциал и значимость данного вида транспорта. За рассматриваемый период в два раза сократился объем перевозок морским транспортом по причине переориентации транспортировки нефти на трубопроводный транспорт.

Таблица 3 - Грузооборот по видам транспорта, млн. т км

Вид транспорта	2009	2010	2011	2012	2013
Транспорт (всего)	336807,0	381024,8	444363,0	475278,0	493226,5
Железнодорожный	194918,6	210713,3	219739,8	232939,6	229142,2
Автомобильный и городской электрический транспорт	66235,5	80219,6	121034,9	132265,3	145202,6

Воздушный	68,0	94,0	89,1	54,9	63,2
Внутренний водный	56,9	79,4	78,5	61,8	32,3
Морской	1402,9	3055,7	3189,7	2752,8	2709,4

Вид транспорта	2014	2015	2016	2017	2018
Транспорт (всего)	487375,7	512121,0	514738,1	555437,7	596066,6
Железнодорожный	214110,9	235580,4	236971,7	262097,5	283117,8
Автомобильный и городской электрический транспорт	155069,4	159363,2	160837,7	161852,2	172679,1
Воздушный	49,2	42,4	43,0	53,3	55,7
Внутренний водный	26,2	30,9	21,4	26,0	37,5
Морской	2468,5	1597,6	2013,6	1584,2	1406,2

Источник: Комитет по статистике Министерства национальной экономики Республики Казахстан

Грузооборот за 10 лет вырос с 336,8 млрд. до 596,1 млрд. ткм, или на 77%. Доля железнодорожного транспорта в общем объеме грузооборота неуклонно повышается (с 44% в 2014 г. до 47,5% в 2018 г.), доля автотранспорта, наоборот, сокращается (с 31,8% до 29%).

Таблица 4 - Объемы перевозок пассажиров по видам транспорта, тыс. чел.

Вид транспорта	2009	2010	2011	2012	2013
Транспорт (всего)	11798958	13179279	16643754	18455060	19967942
Железнодорожный	17707,4	19117,1	19830	24132,2	28482,3
Автомобильный и городской электрический транспорт	11778401	13156653	16619639	1845506	199679422
Воздушный	2758,7	3401,2	4111,5	4558,7	4993,0
Внутренний водный	90,4	108,2	112,6	97,4	92,9
Морской	-	-	-	-	-

Вид транспорта	2014	2015	2016	2017	2018
Транспорт (всего)	21292989	21843374	22338171	22720125	23021598
Железнодорожный	34427,1	26773,3	22334,3	22441,6	22813,4
Автомобильный и городской электрический транспорт	21253048	21810628	22309740	22690728	22990755
Воздушный	5447,7	5925,0	6006,1	7325,2	7858,5
Внутренний водный	66,2	48,0	90,7	58,7	81,2
Морской	-	-	-	-	89,2

Источник: Комитет по статистике Министерства национальной экономики Республики Казахстан

В 2018 г. услугами казахстанских перевозчиков воспользовались 23 млрд. чел., что вдвое больше, чем в 2008 г. (11,3 млрд. чел.). Безусловным лидером по количеству перевезенных пассажиров является автотранспорт, на который приходится 99,8% от общего количества. Это произошло, несмотря на увеличение количества перевезенных пассажиров железнодорожным транспортом на 28,8% в 2018 г. к 2008 г., а воздушным транспортом в 2,8 раза.

Таблица 5 - Пассажиروоборот по видам транспорта, млн. п км

Вид транспорта	2009	2010	2011	2012	2013
Транспорт (всего)	130465,5	148465,2	188325,5	211263,7	233753,4
Железнодорожный	14519,9	15799,7	16482,8	19081,1	20619,0
Автомобильный и городской электрический транспорт	110630,6	126145,2	163981,7	183385,0	203428,7
Воздушный	5313,3	6571,2	7859,1	8795,8	9704,6
Внутренний водный	1,5	3,4	1,9	1,8	1,0
Морской	-	-	-	-	-

Вид транспорта	2014	2015	2016	2017	2018
Транспорт (всего)	249579,0	253991,2	264112,0	272831,7	281499,9
Железнодорожный	23750,5	21614,8	17321,8	17961,5	18509,5
Автомобильный и городской электрический транспорт	215750,5	221237,5	235716,0	240485,2	246812,6
Воздушный	10588,9	11138,6	11073,0	14384,2	16176,6
Внутренний водный	1,2	0,4	1,2	0,7	0,6
Морской	-	-	-	-	0,6

Источник: Комитет по статистике Министерства национальной экономики Республики Казахстан

Пассажируоборот в 2018 г. поднялся до 281,5 млрд. против 127 млрд. пкм. в 2009 г., т.е. за десять лет вырос в 2,2 раза. Значительно вырос пассажируоборот в авиационном (в три раза), автомобильном (в 2,2 раза), железнодорожном (на 27,5%) транспорте.

Таблица 6 - Количество подвижного состава по видам транспорта

Вид транспорта	Ед. изм	2009	2010	2011	2012	2013
Локомотивы	ед.	1684	1681	1772	1865	1896,5
Пассажируские вагоны	ед.	2307	2354	2306	2302	2217
Грузовые вагоны, принадлежащие железной дороге	ед.	60605	53104	55909	66503	65803
Вагоны, принадлежащие частным компаниям	ед.	39637	43305	51924	61192	63477
Автотранспортные средства, в т.ч.	тыс.ед.	3162,4	3579,2	4066,2	4169,0	4229,4
Автобусы	тыс.ед.	94,8	94,0	98,4	97,3	101,0
Грузовые	тыс.ед.	410,8	397,6	414,0	428,9	450,1

Вид транспорта	Ед. изм.	2014	2015	2016	2017	2018
Локомотивы	ед.	1892,5	1803,5	1725	1732	1714
Пассажируские вагоны	ед.	2214	2590	2630	2661	2597
Грузовые вагоны, принадлежащие железной дороге	ед.	60940	59025	56504	54925	54656
Вагоны, принадлежащие частным компаниям	ед.	71351	73177	72848	75496	80050

Автотранспортные средства, в т.ч.	тыс. ед.	4533,7	4397,3	4383,2	4382,6	4342,1
Автобусы	тыс. ед.	99,0	97,7	98,7	90,4	89,3
Грузовые	тыс. ед.	434,7	443,2	439,2	440,6	404,8

Источник: Комитет по статистике Министерства национальной экономики Республики Казахстан

В 2009-2013 гг. наблюдался ежегодный прирост локомотивов, достигший в 2013 г. максимального значения 212,5 ед. Начиная с 2014 г., их количество ежегодно снижается, в результате чего в 2014-2017 гг. количество локомотивов сократилось на 150,5 ед. В целом, в 2018 г. было 1746 локомотивов, или на 62 локомотива больше, чем в 2009 г.

Наибольшее количество грузовых вагонов, принадлежащих железной дороге, зафиксировано в 2012 г. и составило 66 503 ед. Начиная с 2013 г., число грузовых вагонов у железной дороги уменьшилось на 11 375 ед. В целом, парк грузовых вагонов, принадлежащих железной дороге, в 2018 г. уменьшился на 5 477 вагонов к 2009 г. Одновременно с 2010 г. наблюдается рост вагонов частных компаний. Их количество выросло на 36 408 ед., достигнув в 2018 г. 76 045 вагонов, что связано с переводом инвентарного парка вагонов в частный (собственный) парк. В итоге у частных компаний грузовых вагонов теперь больше, чем у железных дорог на 20 917 вагонов, или на 37,9%.

За период 2009-2014 гг. количество пассажирских вагонов в стране уменьшилось, а начиная с 2015 г., происходит их увеличение до 2 680 ед. (2018 г.). В сравнении с 2014 г. их число выросло на 466 ед. Основная причина: запуск вагоностроительного завода «Тұлпар-Тальго» в декабре 2011 г. с проектной мощностью 150 пассажирских вагонов в год. Производимые вагоны адаптированы к климатическим условиям Казахстана. Их конструкционная скорость составляет до 350 км/час. «Мы закрыли один контракт, по которому выпустили 436 вагонов - с 2012 по 2015 годы. С 2016 года у нас новый контракт, по которому мы планируем выпустить 603 вагона с широким кузовом до 2023 года. На сегодняшний день из них уже выпущено 178 единиц», сообщил производственный директор ТОО «Тұлпар-Тальго» Владимир Киселев [32]. Все крупные города Казахстана связаны сетью скоростных пассажирских маршрутов, по которым курсируют пассажирские вагоны завода «Тұлпар-Тальго».

В 2009-2014 г. увеличилось число автотранспортных средств, достигнув максимального значения в 2014 г. - 4 533,7 тыс. ед. Однако после 2014 г. происходит ежегодное сокращение количества автотранспортных средств до 4 382 тыс. ед. в 2018 г. Это связано с износом автотранспорта и снижением покупательской способности населения. На снижение количества автотранспорта повлияло также введение утилизационного сбора и сбора за первичную регистрацию транспортных средств. Тем не менее, количество автотранспортных средств, включая автобусы и грузовые, в 2018 г. стало на 1219,6 тыс. ед. больше, чем в 2009 г.

Наиболее высокодоходным видом транспорта в Казахстане является грузовой железнодорожный транспорт. Его доходы выросли почти в два раза в 2018 г. к уровню 2009 г. и составили около 772,2 млрд. тенге, что больше доходов грузового автотранспорта примерно в семь раз, доходов воздушного пасса-

жирского транспорта в 2,3 раза.

Таблица 7 - Доходы транспортной отрасли, млн. тенге

Вид транспорта	2009	2010	2011	2012	2013
Пассажирский железнодорожный транспорт, междугородний	55775,4	59812,4	66191,5	73110,8	100771,2
Грузовой железнодорожный транспорт	406413,5	496800,0	601466,4	679886,2	687154,9
Перевозки автобусами	34037,0	36672,4	42095,3	51642,0	61102,7
Грузовые перевозки автомобильным транспортом	29502,9	37460,1	48544,3	56151,1	72971,8
Морской и прибрежный грузовой транспорт	6663,7	8130,1	8138,4	7702,7	7504,7
Речной пассажирский транспорт	23,3	34,4	34,5	27,3	29,9
Речной грузовой транспорт	252,2	264,3	272,1	291,9	214,3
Деятельность воздушного пассажирского транспорта, подчиняющегося расписанию и не подчиняющегося расписанию	83932,0	100678,9	123471,4	135342,7	148658,9
Деятельность воздушного грузового транспорта, подчиняющегося расписанию и не подчиняющегося расписанию	4718,9	6082,7	6288,5	4464,7	5285,7

Вид транспорта	2014	2015	2016	2017	2018
Пассажирский железнодорожный транспорт, междугородний	91 132,0	82 848,0	89 193,1	-	-
Грузовой железнодорожный транспорт	683 786,7	589 437,8	642 795,8	696 226,2	772 178
Перевозки автобусами	76 006,6	83 836,1	86 322,0	95 592,2	103 217,5
Грузовые перевозки автомобильным транспортом	83 965,8	109 956,6	101 290,7	119632,2	н/д
Морской и прибрежный грузовой транспорт	7 743,1	6 857,8	8 304,4	-	н/д
Речной пассажирский транспорт	27,6	19,2	58,3	-	49,9
Речной грузовой транспорт	369,5	328,2	381,7	436,2	407,9
Деятельность воздушного пассажирского транспорта, подчиняющегося расписанию и не подчиняющегося расписанию	175 270,6	177 537,9	227 289,4	290 430,6	337 952,7

Источник: Комитет по статистике Министерства национальной экономики Республики Казахстан

ТЛК Казахстана имеет важную социальную значимость, т.к. обеспечивает рабочие места. В 2018 г. фактическая численность работников транспортной отрасли составила 225,6 тыс. чел. Заработная плата одного работника, занятого в сфере транспорта и складирования, в 2018 г. составила 211,7 тыс. тенге, когда

среднереспубликанский уровень был ниже (162,3 тыс. тенге). Сотрудники, работающие на морском и прибрежном грузовом транспорте, получали самую высокую зарплату среди видов транспорта (784,4 тыс. тенге). За ними следуют работники водного транспорта (626,6 тыс. тенге) и воздушного пассажирского транспорта (420,2 тыс.). Самые низкооплачиваемые работники предприятий речного грузового и пассажирского железнодорожного транспорта с окладом в 132,8 тыс. тенге и 170,2 тыс. тенге соответственно.

Выводы. Среди отраслей ТЛК лидером является автотранспорт, на который по итогам 2018 г. приходится более 80% перевозок грузов, 99,8% перевозок пассажиров, 87,7% пассажирооборота. Однако по объему грузооборота автотранспорт (29%) существенно уступает железнодорожному транспорту, так как на долю железных дорог приходится почти половина объема грузооборота всеми видами транспорта (47,5%). Более того, грузовой железнодорожный транспорт приносит больше доходов, чем грузовой автомобильный или воздушный пассажирский транспорт.

Как показал статистический анализ, парк транспортных средств в Казахстане увеличился. Так, число локомотивов в 2018 г. в сравнении с 2009 г. выросло на 62 ед., пассажирских вагонов - на 373 ед., автотранспортных средств - на 1 219,6 тыс. ед. Количество грузовых вагонов, принадлежащих частным компаниям за тот же период выросло на 36 408 ед. и только число грузовых вагонов, принадлежащих железной дороге, наоборот, уменьшилось на 5 477 ед.

ТЛК Казахстана способствует повышению уровня занятости населения. В 2018 г. в транспортной системе работали 225,6 тыс. чел., заработная плата которых на одного работника превышала среднереспубликанский уровень. Самыми высокооплачиваемыми были сотрудники морского и прибрежного грузового транспорта, затем работники водного транспорта, воздушного пассажирского транспорта, железнодорожного транспорта, а самыми низкооплачиваемыми были работники предприятий речного грузового транспорта.

1.5. Комплексный анализ развития железнодорожного транспорта

С 1997 г. железнодорожная отрасль Казахстана находится в процессе реформирования, направленного на её либерализацию, привлечение инвестиций, повышение эффективности и качества перевозок. Наиболее крупной организацией является АО «Национальная компания «Казакстан Темір Жолы» (КТЖ).

За годы реформ из состава КТЖ выделены непрофильные виды деятельности; тариф на перевозку грузов железнодорожным транспортом разделен на инфраструктурную, локомотивную, вагонную составляющие и услуги грузовой и коммерческой работы; в рамках единой транспортной политики стран-членов ЕАЭС унифицированы тарифы на перевозку грузов по видам сообщений; создан национальный перевозчик грузов; выполнена масштабная инвестиционная программа по обновлению подвижного состава, строительству и модернизации железнодорожной инфраструктуры; внедрен новый механизм субсидирования перевозчиков пассажиров по социально значимым межобластным сообщениям; создана отрасль железнодорожного машиностроения; сформирована система

логистики и транзитных мультимодальных перевозок; из государственного регулирования исключены услуги перевозки грузов в контейнерах, контейнерных отправок, порожних контейнеров и порожних фитинговых платформ. Вместе с тем, завершается процесс формирования рынка грузовых железнодорожных перевозок, создается новая модель отрасли, предусматривающая функционирование на рынке оператора инфраструктуры, национальных и частных перевозчиков грузов и пассажиров, операторов вагонов.

Несмотря на отставание КТЖ по ряду объективных причин от железнодорожных компаний мировых лидеров, по производительности локомотивов КТЖ превышает уровень аналогичного показателя DB, Union Pacific и УЖД, уступая РЖД и Canadian National. Производительность магистральной железнодорожной сети КТЖ превышает уровень такого же показателя DB и УЖД, уступая РЖД, Union Pacific и Canadian National. Доля железнодорожных пассажирских перевозок в ЕС в 1995-2015 гг. колебалась в пределах 5,7-6,8%, а КТЖ намерен довести их долю в долгосрочной перспективе до 16-20%.

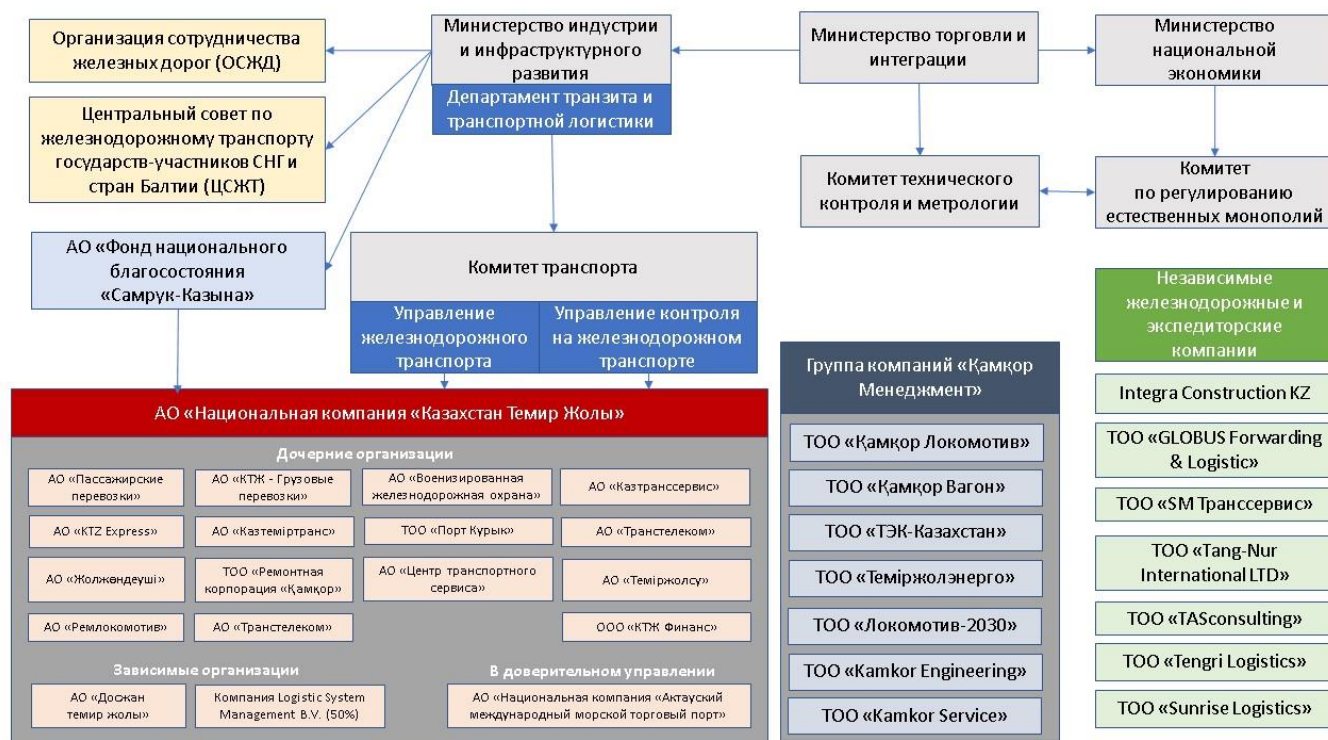
С учетом институциональных условий деятельности низкая рентабельность КТЖ в сравнении с американскими и европейскими компаниями обусловлена особенностями государственного регулирования, тарифной политикой, инвестициями в инфраструктурные проекты, имеющие длительные сроки окупаемости капитальных затрат. Более того, девальвация тенге привела к росту кредиторской задолженности КТЖ.

В целях улучшения ценовой конъюнктуры на рынке вагонов была предпринята попытка дерегулирования вагонной составляющей в тарифе в 2016 г. и перехода на предоставление услуг по аренде вагонов КТЖ через электронную биржу вагонов. Предполагалось формирование цен на вагоны под влиянием спроса и предложения. Для этого с 2016 г. в Казахстане действовала уникальная электронная торговая площадка «Биржа вагонов» компании RailCommerce, позволяющая установить рыночную цену и обеспечить прозрачность получения вагонов. Желающие могли организовать перевозку груза или сдать выгодно вагоны. На площадку вышли такие крупнейшие собственники подвижного состава страны, как АО «КТЗ Express» (100% акционером является АО «НК «КТЖ»), АО «Қазтеміртранс», АО «Транко», ТОО «Богатырь Транс», ТОО «Исткомтранс» и др. По данным на октябрь 2017 г., на площадке было представлено более 10% компаний отрасли, разместивших за два года на торги свыше 70 тыс. вагоноотправок. Помимо продажи вагонов под перевозку биржа предлагала различные сервисы: расчёт и оплата железнодорожного тарифа, отстой вагонов на путях необщего пользования, ремонт подвижного состава и др. В целом, ожидалось, что электронная торговая площадка «Биржа вагонов» компании RailCommerce поможет решить проблемы бизнеса в отрасли грузоперевозок, наладить взаимодействие всех участников рынка: владельцев вагонов, владельцев грузовой базы, железнодорожных администраций, позволяя одним повысить доходность от работы вагонов, а другим снизить затраты на транспортировку грузов.

Однако эта схема фактически провалилась. Биржа вагонов создала ряд проблем для грузоотправителей. В частности, они не имели возможности

участвовать в торгах на аренду вагонов из-за договорных обязательств перед грузополучателями с фиксированной стоимостью. Невозможными были перевозки товаров, которым требовалось от 1 до 4 вагонов в течение месяца. Это было связано с тем, что биржа разрешает проводить торги при минимальной заявке 5 вагонов и лишь на определенные маршруты. Отсутствие конкуренции между перевозчиками не стимулировало их к модернизации подвижного состава и повышению качества оказываемых услуг. В настоящее время ведется работа по возвращению всех вагонов, которые были ранее отданы в долгосрочную аренду на бирже. Необходимостью стала выработка действенных мер по задействию всего парка подвижного состава по приемлемой для грузоотправителей цене, а также обеспечению гарантий по получению вагонов для грузоотправителей.

Государственное управление (рис. 1). Уполномоченным органом в сфере железнодорожного транспорта является Комитет транспорта МИИР. Функции технического контроля и надзора за безопасностью перевозок путем разработки стандартов выполняет Комитет технического регулирования и метрологии МИИР. Регулированием в сфере естественных монополий, регулируемых рынков и развития конкуренции занят КРЕМЗК МНЭ. Управление компаниями осуществляются их акционерами или учредителями через общие собрания, советы директоров или наблюдательные советы. Так, акционером группы компаний КТЖ, объединяющей магистральную железнодорожную сеть, грузового и пассажирского перевозчиков, транспортно-логистические компании, порт Курык и финансовые организации, является АО «Самрук-Казына» (100%). КТЖ передан также в доверительное управление АО «Национальная компания «Международный морской торговый порт». В результате реформ появились группа компаний «Камкор менеджмент», владельцы подъездных путей, вагоно- и локомотиворемонтных депо, пунктов текущего отцепочного ремонта, вагонов, локомотивов, перевозчики грузов и пассажиров и терминалов.



Источник: составлен авторами исследования

Рисунок 1 - Блок-схема системы управления железнодорожной отраслью Казахстана

Одним из главных условий дальнейшего развития железнодорожной отрасли, а также эффективной интеграции в мировую транспортную систему является совершенствование нормативной правовой базы, в т.ч. их гармонизация с международным законодательством и стандартами. В настоящее время транспортные услуги оказываются согласно нормативным правовым актам РК в области железнодорожного транспорта. Производственно-технические процессы КТЖ регламентируют более 1200 нормативно-технических документов. Однако отсутствует согласованная система стандартизации, что может привести к неконтролируемому росту количества норм, требований и стандартов, а также к их дублированию. Действующая система нормативной технической документации сформирована по хозяйственному принципу МПС и не соответствует проведённой реструктуризации в отрасли, т.к. выстроена для регулирования деятельности хозяйств единой железной дороги и не учитывает становление рынка экспедиторов и операторов подвижного состава. Эти риски призван минимизировать Межгосударственный технический комитет по стандартизации МТК 524 «Железнодорожный транспорт», в функции которого входит разработка межгосударственных стандартов, проведение работ по их гармонизации с международными и региональными стандартами, содействие применению международных и региональных стандартов, а также национальных стандартов государств.

Как показывает анализ опыта ЕС, после проведения реформ были созданы вертикально интегрированные, многофункциональные железнодорожные корпоративные структуры в виде эффективных холдингов. В последнее время мировое экспертное сообщество признает, что вертикальное разделение железно-

дорожной отрасли оказывает негативное влияние на экономику страны и железнодорожный транспорт. Это необходимо учитывать при дальнейшем реформировании отрасли в Казахстане.

Тарифное регулирование. Согласно нормам законодательства КТЖ является субъектом естественной монополии и его деятельность подлежит тарифному регулированию со стороны государства. Размер платы за услуги магистральной железнодорожной сети утверждает КРЕМЗК МНЭ. Составляющие железнодорожного тарифа «локомотивная тяга», «грузовая и коммерческая работа» потенциально относятся к конкурентному сектору, но в настоящее время регулируются государством как услуги общественно значимых рынков.

В законодательство внесены изменения и дополнения, обеспечившие дерегулирование стоимости услуг магистральной железнодорожной сети (МЖС) при перевозке грузов в контейнерах; аренды и оперирования вагонами; перевозок грузов в контейнерах, контейнерными отправками; перевозок порожних контейнеров и порожних фитинговых платформ. Вместе с тем, созданы благоприятные условия для допуска частных перевозчиков грузов на МЖС. Однако не решены системные вопросы добросовестной конкуренции.

В государственном бюджете предусматриваются средства на субсидирование пассажирских перевозок по социально-значимым маршрутам, а также субсидирование ставки кредита при обновлении грузовых вагонов.

Доходы предприятий от услуг железнодорожного транспорта по итогам 2018 г. составили 874,9 млрд. тенге, в т.ч. 771,6 млрд. тенге от перевозок грузов и 103,3 млрд. тенге от перевозки пассажиров.

Железнодорожный тариф зависит от платежеспособного спроса на перевозки. Тарифы на грузовые перевозки в Казахстане дифференцированы в зависимости от вида груза. Дифференцированное тарифообразование в зависимости от вида груза применяется железнодорожными компаниями при различных моделях рынка: и при вертикально интегрированной монополии, и при модели с несколькими перевозчиками. Дифференциация тарифов применяется в Европе, США, Канаде, Китае, Индии и других странах-партнерах Казахстана, в том числе по ЕАЭС. Сложившийся в Казахстане тариф на перевозки по родам грузов учитывает вопросы конкурентоспособности отраслей, социальные аспекты и другие факторы. Следует учитывать, что для перевозки массовых грузов железные дороги в Казахстане не имеют конкурентной альтернативы в виде других видов транспорта.

Однако действующие нормы и правила тарифного регулирования не обеспечивают рентабельность железнодорожной отрасли, достаточную для развития, включая инвестирование в обновление и модернизацию основных фондов. Система формирования тарифов на железнодорожные перевозки фактически не работает с 2003 г. КТЖ вынуждено осуществлять планово-убыточные пассажирские перевозки и перевозки социально значимых грузов (уголь, зерно, продукция сельского хозяйства, продовольствие и др.). Сложившаяся практика перекрестного субсидирования пассажирских перевозок за счет грузовых, а также низкодоходных грузов за счет высокодоходных товаров не является правильным подходом к тарифообразованию. Дифференциация тарифов по от-

дельным категориям перевозок и родам грузов стала результатом систематического применения избирательного подхода к потребителям в зависимости от уровня их платежеспособности. Избирательно устанавливаются и коэффициенты индексации тарифных ставок прейскуранта на отдельные рода грузов и виды сообщений. В итоге складывается несправедливое соотношение тарифов, что приводит к удорожанию перевозок грузов на фитинговых платформах и специализированном подвижном составе.

С другой стороны, уравнивание в Казахстане тарифов на «дорогие» грузы (нефть, металлы) и «дешевые» массовые грузы (руда, уголь, зерно) может привести к одномоментному удорожанию железнодорожных перевозок грузов горно-металлургического комплекса в среднем более чем в два раза и угля - в 2,3 раза. В итоге тариф для грузоотправителей «дешевых» грузов может существенно повыситься, а грузоотправители «дорогих» грузов выиграют немного, так как нефть транспортируется больше по трубопроводам, чем по железной дороге. В этом случае горно-металлургический комплекс и сельское хозяйство столкнутся с проблемой сбыта своей продукции на внешних рынках, подорожавшей за счёт железнодорожного тарифа. Во избежание подобной ситуации Министерство национальной экономики с 1990-х гг. реализует практику кросс-субсидирования, чем создает благоприятные условия для развития горно-металлургического комплекса и сельского хозяйства, но создает сложности в тарифообразовании для железнодорожного транспорта.

В Казахстане до сих пор не планируется переход на более прозрачную и сбалансированную систему формирования тарифов с установлением при необходимости дотаций из республиканского или местного бюджета. В результате ситуация с тарифами всё больше запутывается с учётом появления на рынке частных перевозчиков, операторов вагонов и т.д. Необходима прозрачная рыночная система формирования железнодорожного тарифа.

На публичных слушаниях в Комитете по регулированию естественных монополий, защите конкуренции и прав потребителей 15 марта 2019 г. было рассмотрено изменение тарифов на железнодорожные грузоперевозки. Предполагалось с 1 апреля 2019 г. повысить цены на услуги по перевозке грузов железнодорожным транспортом и локомотивной тяги. Необходимость изменения тарифа была обусловлена увеличением расходов по сервисному обслуживанию локомотивов сторонними организациями, повышением заработной платы работникам, участвующим в перевозочном процессе, ростом стоимости топливно-энергетических ресурсов. Для оценки влияния изменения тарифов на транспортную составляющую в АО «КТЖ - Грузовые перевозки» были проанализированы цены на основную продукцию. Доля транспортной составляющей в цене реализации продукции по следующим грузам составляет: руда железная - 2%, уголь - 3,4%, зерно - 3,3%, мука - 2,5%, нефтепродукты - 2,4%, чёрные металлы - 1,8%. По выполненным расчетам компании, изменение уровня тарифов на перевозку грузов незначительно повлияет на изменение транспортной составляющей в цене грузов и в среднем составит 0,3%. Комитет по регулированию естественных монополий, защите конкуренции и прав потребителей МНЭ РК после рассмотрения уведомления АО «КТЖ-Грузовые перевозки» отказал в

согласовании нового тарифа с повышением на 7,7%. В последний раз данный тариф компания-перевозчик повышала 1 апреля 2018 года на 4,9%.

Другой проблемой тарифообразования является социальная нагрузка, когда строительство и эксплуатация социально-значимых объектов финансируются полностью или частично за счет собственных средств КТЖ, а не за счет бюджетных средств.

Для максимального дерегулирования сфер естественных монополий, в т.ч. КТЖ, необходимо внедрение института независимых отраслевых регуляторов по примеру стран ОЭСР. Следует продолжить совершенствование и сближение антимонопольного законодательства государств-членов ЕАЭС.

С 1 ноября 2018 г. на отдельных маршрутах начали работать в пилотном режиме частные железнодорожные перевозчики, имеющие собственные локомотивы и вагоны.

Техническое регулирование. В сфере технического регулирования железнодорожной отрасли вопросы стандартизации не выведены в ранг приоритетных по причинам отсутствия корпоративных органов управления по стандартизации; недостатка опыта разработки стандартов железнодорожной отрасли; отсутствия единой информационной базы нормативно-правовых и нормативно-технических документов; недостаточного повышения квалификации сотрудников по вопросам технического регулирования.

В связи с международными соглашениями и участием Казахстана в ЕАЭС технические требования к железнодорожной сети, подвижному составу, их производству, содержанию, эксплуатации и ремонту, а также к запасным частям должны регулироваться правилами, руководствами и инструкциями ОСЖД, ЦСЖА и ЕЭК. Несмотря на утвержденные стандарты по безопасности в соответствии с требованиями технического регламента ЕАЭС, МИИР как уполномоченный государственный орган откладывает проведение инспекционного аудита по безопасности. При наличии достаточного количества сертифицированных специалистов ЕАЭС в Казахстане не создан рынок сертификации обеспечения безопасности. Отсутствие нормативных требований по безопасности обуславливает слабую заинтересованность в получении сертификатов и создании органов инспекции и технического аудита. Дальнейший перенос сроков внедрения требований технического регламента ЕАЭС может привести к господству услуг российских специалистов на казахстанском рынке сертификации. В железнодорожном транспорте государств-членов СНГ реализуются программы интероперабельности, что обеспечивает взаимно приемлемость всех стандартов. В рамках ЕАЭС достигнута почти полная интероперабельность по техническим стандартам. Особое внимание следует уделить внедрению лучшей практики применения европейских стандартов, например, в отношении вагонов, приспособленных для инвалидов. Создание корпоративной системы стандартизации обеспечит внедрение международных стандартов в практику КТЖ, обеспечит защиту интересов Казахстана в рамках ЕАЭС и китайской инициативы «Один пояс - один путь», а также повышение качества услуг.

Пассажирские перевозки охватывают все областные центры и осуществляются по 139 маршрутам, из них 57 межобластных маршрутов, 82 внут-

риобластных маршрута. Всего железнодорожным транспортом в 2018 г. перевезено 22,8 млн. чел., а пассажирооборот за 2008-2018 гг. вырос с 14,13 млрд. до 18,51 млрд пкм., или на 31%.

В настоящее время в структуру АО «Пассажирские перевозки» входят четыре филиала («Южный», «Западный», «Северный» и «Экспресс») и две дочерние компании (АО «Пригородные перевозки», АО «Вагонсервис»). Группа компаний АО «Пассажирские перевозки» с привлечением 13 тыс. работников, в том числе свыше 5 тыс. работников поездных бригад, обеспечивает перевозку пассажиров по 117 маршрутам. Парк вагонов национального перевозчика состоит из 2029 вагонов, из них 670 вагонов поставлены ТОО «Тулпар-Тальго», остальные российские, китайские, немецкие вагоны - 80-х, 90-х, 2000-х годов выпуска. Изношенность подвижного состава составляет 47%. Старые вагоны продолжают курсировать на маршрутах и два раза в год проходят техобслуживание.

В рамках государственной программы «Нұрлы жол» [8, 9], предусматривающей развитие транспортной инфраструктуры по лучевому принципу и интеграцию регионов страны, реализована Программа скоростного пассажирского движения. До 2012 г. действовали только две скоростные сообщения. За прошедшие годы введены в эксплуатацию ещё 12 скоростных маршрутов. В итоге все областные центры и крупные города связаны сетью скоростных пассажирских маршрутов. Наряду с этим, обеспечена ценовая доступность населения к услугам скоростных поездов. Для социально уязвимых слоев населения (участников и ветеранов войны, пенсионеров, студентов, инвалидов, многодетных матерей) действуют специальные программы скидок и система динамического управления тарифами. Это способствует росту мобильности населения и повышению спроса на скоростные поезда, которыми в 2017 г. перевезено 2,5 млн. чел., в 2018 г. почти 3 млн. чел.

В 2019 г. в Казахстане прекращено производство вагонов Talgo, расторгнут договор с испанской компанией Talgo. АО «Пассажирские перевозки» больше не намерено приобретать новые испанские вагоны. Это вызвано с тем, что сервисное обслуживание одного испанского вагона составляет порядка 60 тыс. евро в год. В рамках принятых договоренностей речь идет об обслуживании порядка 670 испанских вагонов, что может привести к эскалации убытков, так как дорогое сервисное обслуживание вагонов генерирует убытки для АО «Пассажирские перевозки». Если с этой проблемой не сможет справиться КТЖ, то потребуется поддержка со стороны государства.

В сентябре 2018 г. группа компаний АО «Трансмашхолдинг» (Россия) приобрела у КТЖ вагоноборочный завод «Тулпар-Тальго». Ранее совместное предприятие «Тулпар-Тальго» по выпуску и техобслуживанию пассажирских вагонов стоимостью около \$60 млн. КТЖ и испанская Patentes Talgo открыли в г. Нур-Султане в 2011 г. Мощности завода были рассчитаны на производство 150 вагонов различного класса в год (предназначены для эксплуатации со скоростями до 200 км/ч, платформа Talgo 250, в РФ аналог без головных вагонов используется под брендом «Стриж»). За почти восемь лет работы выпущено более 400 вагонов (в среднем 50 вагонов в год).

По условиям договора между ОАО «Тверской вагоностроительный завод»

(АО «Трансмашхолдинг») и ТОО «Тульпар-Тальго» в 2019 г. были изготовлены и поставлены в Казахстан 63 вагонокомплектов некупейных пассажирских вагонов. Вагоны рассчитаны на 54 спальных места и оборудованы с учетом современных требований безопасности и комфорта. Сборку вагонов выполнил завод «Тульпар-Тальго», которые были поставлены КТЖ. Благодаря этому в 2019 г. новые вагоны запущены по 47 маршрутам, 37 из которых являются социально значимыми и субсидируются государством, а остальные 10 - коммерческие маршруты. Таким образом, в каждый состав включено по три-четыре новых вагона. Они уже курсируют в составе поездов по направлениям Нур-Султан - Сарыагаш, Алматы - Шымкент, Алматы - Мангистау, Бейнеу - Мангистау. Один твердой вагон стоит около 350-400 млн. тенге.

Одним из важных направлений стратегии развития АО «Пассажирские перевозки» является решение дефицита пассажирских вагонов. Особое значение придается не только количеству, но и качеству вагонов. Перед национальным перевозчиком стоит задача внедрения в пассажирских поездах нового стандарта экипировки вагонов. В настоящее время разработан график ремонта вагонов, проводится поэтапное обновление вагонного парка. В рамках стратегии в ближайшие десять лет планируется приобрести 1200 новых вагонов (ежегодно более 100 вагонов). У АО «Пассажирские перевозки» отсутствуют долгосрочные договоренности обеспечения вагонами с каким-либо поставщиком. В 2019-2021 гг. АО «Пассажирские перевозки» намерено закупить 146 пассажирских вагонов на основе открытого тендера, который будет проведен в начале 2020 г. с участием разных производителей вагонов. Тендер позволит АО «Пассажирские перевозки» определить техническую спецификацию вагонов, их количество, техническую оснащенность, обустройство и другие параметры. Одним из условий может стать высокий уровень локализации вагонного производства в Казахстане.

В качестве ключевых моментов при принятии дальнейших решений в отношении поставщиков и сервисного обслуживания вагонов следует учитывать, что, во-первых, казахстанский потребитель позитивно воспринял современные вагоны «Тальго», во-вторых, в Казахстане имеются потребности в скоростных перевозках и их нужно расширять, в-третьих, с АО «Трансмашхолдинг» это не получится сделать, потому что конструкция их вагона совсем другая и существенно отличается от испанских вагонов.

Грузовые перевозки. Железнодорожный транспорт доминирует по услугам перевозки массовых грузов, спрос на которые не обладает эластичностью для использования других видов транспорта. Но при перевозке мелкопорционных грузов на расстояния до 500 км железная дорога уступает автотранспорту. Основной причиной конкурентоспособности автотранспорта является доступ к цифровой информации с использованием различных приложений, простота и быстрота оформления перевозок, свободное ценообразование.

В 2018 г. железнодорожные перевозки выросли по всем видам сообщений: в республиканском сообщении на 11,6%, в экспортном сообщении на 11,2%, в импортном на 15% и в наибольшей степени транзит на 23%. Всего железнодорожным транспортом перевезено 397,7 млн. тонн грузов. Большая часть

грузоперевозок (58,1%) выполнена внутри страны. Перевозки в экспортном направлении (30,3%) ориентированы в основном на Россию и Китай. На транзитные и импортные направления приходятся небольшие доли соответственно 5,6% и 6%. Грузооборот железнодорожного транспорта за десять лет увеличился на 31,6%.

Транзитные перевозки. Значительная доля транзитных перевозок приходится на железнодорожный транспорт, что обусловлено высокой провозной способностью, регулярностью движения и низкой себестоимостью по сравнению с автотранспортом. Кроме того, играет роль географически выгодное положение страны и наличие пяти международных транспортных коридоров.

В 2017 г. объем перевозок в направлении КНР ЕС почти в 200 раз превысил уровень 2011 г. и составил 201 тыс. ДФЭ. В направлении Россия - Центральная Азия - Китай и прочие направления объем транзитных контейнерных перевозок составил 147 тыс. ДФЭ. В направлении Китай Кавказ/Турция (плюс Южная Европа) перевезено 0,3 тыс. ДФЭ. В целом объем контейнерных перевозок составил 348 тыс. ДФЭ, что на 42% больше уровня 2016 г. Обратная загрузка из Европы в направлении Китая обеспечена на уровне 60%.

В 2018 г. по территории Казахстана перевезено 19 млн. тонн транзитных грузов. Объем перевозок контейнеров через пограничные переходы с Китаем достиг 593,7 тыс. ДФЭ, что на 41% больше, чем в 2017 году. Доля доходов от транзита в структуре доходов КТЖ постепенно достигла почти 30%.

При поддержке правительства КНР разработан механизм взаимодействия с китайскими провинциями по планированию отправки грузов через Казахстан. В 2018 г. с ключевыми провинциями и железными дорогами Китая заключены соглашения по обеспечению 320 тыс. контейнеров в направлениях Европы и Ирана. Доля Казахстана в сухопутном сообщении между Китаем и Европой достигла 70%, тогда как на долю Транссибирского маршрута приходится 30%.

Для дальнейшего увеличения транзитных перевозок внедрена технология пропуска длинносоставных контейнерных поездов, условная длина которых достигает свыше 80 вагонов. Это позволяет эффективно использовать возможности инфраструктуры, подвижной состав, локомотивный парк, пропускную способность железнодорожных участков. Развитие контейнерных перевозок является ключевым направлением стратегии КТЖ, предусматривающей рост в сегменте транзитных и мультимодальных транспортно-логистических услуг.

Состояние основных производственных активов. К проблемам железнодорожного транспорта относятся плохое состояние большей части инфраструктуры, отсутствие электрификации на 70% железных дорог, высокий износ парка вагонов и локомотивов, достигающий 65%. Эти проблемы, наряду с угрозами задержки внедрения новых технологий и улучшения технического состояния железных дорог, могут привести к падению объемов перевозок грузов и пассажиров.

В настоящее время подвижной состав железнодорожного транспорта включает 1,7 тыс. локомотивов электровозов и тепловозов, 291 автомотрис, 2,7 тыс. пассажирских вагонов, 28 багажных вагонов, 129,4 тыс. грузовых вагонов. Производственные активы железных дорог сформированы с учётом потребно-

стей экономики в перевозках грузов и пассажиров.

С 2008 г. осуществляется инвестиционная программа по модернизации и обновлению основных активов. В 2010-2018 гг. выполнены работы по капитальному ремонту и модернизации свыше 5,5 тыс. км пути. В стране обновлено порядка 900 локомотивов, свыше 41 тыс. грузовых вагонов, более 1,4 тыс. пассажирских вагонов. В целях обновления подвижного состава в партнерстве с компаниями мировыми лидерами Talgo, Alstom, General Electric в Казахстане построены и запущены заводы по выпуску пассажирских вагонов, локомотивов, рельсобалочной продукции. В результате принятых мер износ производственных активов КТЖ в 2008-2017 гг. по локомотивам снизился с 78% до 67%, по грузовым вагонам с 71% до 47%, по пассажирским вагонам с 85% до 46%. Несмотря на предпринятые меры, уровень износа основных активов КТЖ до сих пор не доведен до допустимой нормы.

В Казахстане сформирован рынок ремонта подвижного состава, на котором КТЖ, Камкор и частные предприятия выполняют все виды ремонта. Поэтому ответственность за техническое состояние, своевременное проведение ремонта, качество запасных частей и ремонта должны нести сервисные компании. С переходом на сервисное обслуживание за перевозчиками, включая КТЖ, остается контроль за допуском в рейс технически исправного подвижного состава на магистральную железнодорожную сеть.

В результате реализации крупных инфраструктурных проектов введены в эксплуатацию железнодорожные линии Жетыген - Коргас, Узень государственная граница Туркменистан, Жезказган - Бейнеу, Аркалык Шубарколь, Боржакты Ерсай; построены вторые пути на участке Алматы - Шу; начата коммерческая эксплуатация железнодорожной переправы в порту Курык; построены объекты инфраструктуры и сухой порт в СЭЗ «Хоргос - Восточные ворота»; введены в эксплуатацию вокзальный комплекс «Нурлы Жол» и пассажирский терминал столичного аэропорта. Инвестиционный портфель реализованных проектов КТЖ составил 3,1 трлн. тенге. Доля участия государства в них составила 813 млрд. тенге (26,2%), т.е. на каждый один тенге, вложенный государством, КТЖ вложил почти 3 тенге своих инвестиций и это нагрузка на тариф!

Энергоэффективность. Железнодорожный транспорт крупнейший потребитель энергоресурсов, ежегодно расходует около 30% дизельного топлива и 4% электроэнергии, производимой в стране. В настоящее время на тягу поездов расходуется до 94% энергии, а на инфраструктуру до 6%.

Железнодорожный транспорт является наиболее экологичной отраслью ТЛК Казахстана, что достигается за счет низкого удельного веса расходов энергетических ресурсов и расширения применения электрической тяги поездов, сопровождаемого минимальными выбросами в сравнении с дизельной тягой.

В 2013 г. в КТЖ утверждена Программа энергосбережения на период до 2020 г., основными целями которой являются полное и надежное энергетическое обеспечение перевозочного процесса, снижение удельного расхода топливно-энергетических ресурсов.

Экологические аспекты деятельности. Хотя негативное влияние железнодорожного транспорта на окружающую среду меньше по сравнению с авто-

мобильным транспортом, тепловозы с дизельными силовыми установками негативно влияют на атмосферу, так как в отработанных газах присутствуют углеводороды, оксиды углерода, азота, серы, твердые загрязняющие вещества.

Из стационарных источников выбросов загрязняющих веществ в атмосферу, связанных с железнодорожным транспортом, наибольший вред природе приносят котельные. Двигатели объектов путевой техники, тепловозов при сжигании топлива в составе выхлопных газов выделяют оксиды серы, углерода, азота, альдегиды. Используемая в технологических процессах на объектах железнодорожного хозяйства вода загрязняется вредными примесями. Железнодорожные станции с локомотивными и вагонными депо являются источником образования и аккумуляции твердых отходов. В перечне загрязнителей преобладают нефть и нефтепродукты, остатки топлива, смазочные материалы.

Существенное влияние на человека оказывают шум и вибрация при движении поездов. Шум поезда складывается из шума локомотива и вагонов. При работе тепловозов наибольший шум отмечается у выпускной трубы двигателя, где уровни звукового давления достигают 100-110 дБА. Даже на расстоянии 50 м от оси крайнего пути наружный шум тепловоза составляет 83-89 дБА. Интенсивный шум создают локомотивные, вагонные депо.

Приготовление в депо сухого песка для локомотивов, его транспортировка, загрузка в тепловозы сопровождается выделением в воздушную среду пыли. Нанесение лакокрасочных покрытий сопровождается выделением в атмосферу паров растворителей, аэрозоля краски. Поступающие в воздух пары при использовании растворителей, шпатлёвок, грунтовок, лаков, эмалей содержат ацетон, бензол, ксилол, бутиловый спирт, формальдегид в концентрациях от 10 до 150 мг/м³. При обмывке подвижного состава в воздух выделяется пыль до 1,5-20 мг/м³, карбоната натрия до 1,0 - 5,0 мг/м³.

Рынок сервисных услуг. Магистральная железнодорожная сеть выделена в монопольный сектор, а перевозочная, операторская и другая деятельность находятся в рыночных условиях. МЖС призвана оказывать услуги, национальному перевозчику и другим перевозчикам, действующим на рынке, заниматься диспетчерским управлением и оказанием других услуг МЖС. Но главная проблема состоит в отсутствии институциональных условий для добросовестной конкуренции на этом рынке, так как существуют дифференциация и кросссубсидирование тарифов. В рамках единого юридического лица это было оправдано, а в условиях конкурентного рынка бизнес берет себе только лакомые куски, а остальное достается национальной компании, что влечёт за собой дополнительную нагрузку на государственный бюджет. Поэтому нужен анализ регуляторного воздействия, требуется понимание того, к чему может привести реформирование данного рынка. Категорически нельзя допускать появления частных перевозчиков до создания институциональных условий для добросовестной конкуренции. На конкурентном рынке компаниям, осуществляющим грузовые перевозки, необходим контроль над собственными расходами, в т.ч. материальных ресурсов, используемых в перевозочном процессе (вагоны, локомотивы).

К факторам, сдерживающим развитие железнодорожной отрасли, относятся следующие ключевые проблемы:

- незавершенность реформ в отрасли;
- рост привлекательности перевозок грузов по Северному морскому пути и Транссибирской магистрали;
- конкуренция со стороны альтернативных видов транспорта;
- дискриминирующее государственное регулирование услуг;
- уровень тарифов, не покрывающих себестоимость услуг;
- недостаточность средств на обновление и ремонт основных фондов;
- массовое выбытие подвижного состава по сроку службы;
- значительное количество нерабочего парка на магистральных и станционных путях вследствие урезания бюджета на ремонт вагонов;
- отсутствие единой отраслевой информационной системы, устаревшие софты и зависимость от российских разработчиков;
- высокая зависимость финансовых результатов деятельности пассажирских перевозок от субсидий;
- не соответствие технического регулирования и стандартизации наилучшей практике и требованиям технического регламента ЕАЭС.

Причинами снижения привлекательности казахстанских маршрутов по сроку доставки является неразвитость технологии быстрого обслуживания и обработки грузов, ограничения по скорости перевозки на некоторых участках, несоответствие подвижного состава увеличению скорости и меньшим количествам осмотров в пути, применение устаревших средств диагностики технического состояния подвижного состава.

Выводы. Необходимо продолжить реформирование в целях создания и развития новой модели железнодорожной отрасли, предусматривающей функционирование рынка оператора инфраструктуры, национальных и частных перевозчиков и операторов вагонов, повышения эффективности и качества перевозок, привлечения инвестиций в инфраструктурные проекты. Это должно сопровождаться обновлением и совершенствованием нормативной правовой базы с учетом развития рыночных отношений в отрасли, обеспечения её гармонизации с международными договорами, соглашениями и стандартами.

Важной задачей становится повышение рентабельности КТЖ, для чего потребуется совершенствование тарифной политики, отказ от избирательного подхода к потребителям услуг железнодорожного транспорта в зависимости от их платежеспособности и практики кросс-субсидирования пассажирских перевозок за счет грузовых, низкодоходных грузов за счет высокодоходных, сокращение сроков окупаемости капитальных затрат, снижение кредиторской задолженности КТЖ. Необходим прозрачный, сбалансированный, рыночный железнодорожный тариф с установлением дотаций из республиканского или местного бюджета для социально значимых маршрутов, строительства и эксплуатации социально значимых объектов.

Учитывая, что использование чисто информационных технологий для создания «биржи вагонов» не дало положительных результатов, необходимы исследования в целях поиска и обоснования новых подходов к формированию

рынка вагонов с учетом понимания принципов работы рыночного механизма, особенностей, целей, задач и мотивации поведения собственников подвижного состава, железнодорожных администраций и других заинтересованных участников данного рынка, анализа регуляторного воздействия и необходимых институциональных условий для добросовестной конкуренции на этом рынке.

Следует вывести в число приоритетных задач вопросы стандартизации для эффективного технического регулирования железнодорожной отрасли, для чего необходимы создание корпоративных органов управления по стандартизации; разработка стандартов железнодорожной отрасли; формирование единой информационной базы нормативно-правовых и нормативно-технических документов; повышение квалификации сотрудников по вопросам технического регулирования; формирование нормативных требований по безопасности; создание органов инспекции и технического аудита; проведение регулярных инспекционных аудитов по безопасности; создание рынка сертификации обеспечения безопасности.

Требуется улучшение инфраструктуры железнодорожного транспорта, повышение уровня электрификации железных дорог, обновление парка локомотивов и вагонов, переход к сервисному обслуживанию подвижного состава. Важно наладить производство и поставки современных и комфортных пассажирских вагонов для АО «Пассажирские перевозки» с высоким уровнем локализации производства в Казахстане. Необходимо дальнейшее развитие контейнерных перевозок в рыночных сегментах по оказанию транзитных и мультимодальных транспортно-логистических услуг. Особое внимание необходимо уделять повышению энергоэффективности и соблюдению требований экологии на железнодорожном транспорте. В целом, необходимо улучшение системы управления железнодорожным транспортом с учетом лучшей мировой практики.

1.6. Комплексный анализ развития автомобильного транспорта

Автомобильный транспорт занят перевозками грузов и пассажиров. Доходы предприятий отрасли в 2018 г. составили 250,4 млрд. тенге, в т.ч. от перевозки грузов 148,9 млрд. тенге (вся сумма приходится на грузовой автотранспорт) и от перевозки пассажиров 101,5 млрд. тенге. В разрезе видов автотранспорта 92% доходов от перевозки пассажиров получены за счет перевозок автобусами (93,2 млрд. тенге), 3,5% прочим сухопутным пассажирским транспортом, в т.ч. метрополитеном г. Алматы, 4,5% остальными видами транспорта.

По прогнозам экспертов, автотранспорт в Казахстане будет развиваться более высокими темпами, чем железные дороги и другие виды транспорта. Этому способствует наличие развитой сети автодорог в сравнении с сетью железных дорог. Густота сети автодорог превышает 30 км на 1000 кв. км, а железнодорожные линии составляют 5 км на 1000 кв. км. Кроме того, дефицит вагонов и высокая капиталоемкость перевозок по железным дорогам служат факторами, влияющими на выбор владельцев грузов в пользу автотранспорта.

Грузовые автомобильные перевозки важный фактор развития экономики

страны и внешнеэкономических связей. По данным Комитета по статистике МНЭ на конец 2018 г., в бизнес-регистрации юридических лиц и филиалов зарегистрировано 5 532 предприятия с основным видом экономической деятельности «Грузовые перевозки автомобильным транспортом и услуги по перевозкам». Из них 5 468 малые предприятия (98,8%), 40 средних предприятий (0,7%) и 24 крупных предприятий (0,4%). В 2018 г. парк грузовых автомобилей составил 404,8 тыс. ед., что на 9,2 % ниже уровня 2017 г. Из общего количества грузовых автомобилей 38,6% (156,3 тыс. ед.) принадлежат индивидуальным владельцам.

В Казахстане 90% грузовых перевозок осуществляется автотранспортом частных предпринимателей с парком 1-2 автомобиля. Только 10% перевозится автотранспортными компаниями, выполняющими коммерческие перевозки грузов. Фактически в отрасли преобладают мелкие частные перевозчики. Поэтому одной из главных задач перед автотранспортом стоит укрупнение автотранспортных компаний для повышения их конкурентоспособности и обновления автопарка.

Как показал анализ, статистика не позволяет определить текущее состояние и уровень развития автотранспорта. Данные официальной статистики не отражают реальное положение дел в отрасли. Отраслевой учет международных перевозок, осуществляемый в КазАТО, не является полным, так как на его долю приходится лишь 7,5 тыс. (44,1%) из 17 тыс. отечественных автомашин, занятых на международных перевозках. Кроме того, отсутствует полноценная статистика по перевозкам в рамках ЕАЭС. Договором о ЕАЭС принята безразрешительная система перевозок грузов между государствами-членами ЕАЭС. Отсутствие статистического учета перевозок со странами ЕАЭС влияет на оценку емкости рынка перевозок грузов и перспектив его развития. Это привело к тому, что казахстанский рынок грузоперевозок оказался полностью открытым для перевозчиков из стран ЕАЭС, а также из других государств.

Важным фактором, влияющим на оценку и развитие рынка автомобильных перевозок грузов и пассажиров, является цифровизация отрасли. Принимая во внимание отраслевую специфику, высокий уровень конкуренции, а также сформированную цифровую повестку ЕАЭС в части реализации проекта «Цифровые транспортные коридоры», уполномоченному государственному органу в лице МИИР необходимо разработать национальную информационную систему, позволяющую вести учет и статистику услуг автотранспорта. Такая система должна позволить проводить анализ отрасли, давать более реальную оценку состояния отрасли и разрабатывать меры поддержки автотранспорта.

В настоящее время отсутствует статистика по внутренним перевозкам, перевозкам из Казахстана в Россию, а также в рамках СНГ, а это значительные финансовые ресурсы, находящиеся в полутеневой экономике. Если крупные компании, взаимодействуя между собой, ведут учет во внутренних балансовых документах, то многие автомобилисты работают на «черный нал», не учитываемый в доходах и необлагаемый налогами, в результате чего государственная казна ничего не получает. Это свидетельствует о недооценке автотранспортной отрасли со стороны государства. До сих пор этим рынком фактически никто из госорганов не занимается. В отсутствие конкретных цифр не применяются и

меры государственной поддержки. По существу, государство теряет доходы от развития этой отрасли. Необходимо прежде всего сделать оценку рынка, наладить статистику, привести всё в порядок, обеспечить надлежащий контроль за доходами. То же самое требуется и в отношении пассажирских перевозок. Важно, чтобы Министерство национальной экономики с учетом важности данного рынка правильно выстроило логику его функционирования с привлечением местных исполнительных и правоохранительных органов, предоставлением трансфертов или освобождением автотранспортных компаний от КПП и НДС.

Недостаток информации о деятельности отечественных автотранспортных предприятий и ограниченный доступ к достижениям передовых зарубежных компаний являются сдерживающими факторами развития автотранспорта Казахстана. Как показывает практика, взгляд на свое предприятие через призму опыта лучших мировых компаний лидеров отрасли (бенчмаркинг) дает возможность найти новые ориентиры и возможности для повышения эффективности управления, разработать более успешные стратегии развития.

По данным КазАТО, в 2018 г. казахстанские перевозчики занимали 46% внутреннего рынка международных грузоперевозок. Дальнейшее наращивание доли отечественных перевозчиков на этом рынке с ростом количества сделок и новых рабочих мест может дать положительный эффект в виде роста доходов бюджета.

Международные перевозки грузов автотранспортом - это трансграничные поставки, которые приобретают важное значение для развития национальной экономики и внешнеэкономических связей. Это больше, чем просто экспорт транспортно-логистических услуг. По существу, речь идет о формировании целостной и эффективной бизнес экосистемы, нацеленной на развитие международных грузоперевозок, используя благоприятные условия и возможности страны. За этот рынок государству и частному бизнесу Казахстана предстоит активно бороться, повышая конкурентоспособность компаний, занятых международными грузоперевозками, увеличивая их парк современных автотранспортных средств, оказывая реальную государственную поддержку.

Одним из направлений развития международных грузоперевозок может стать создание национальной сети поддержки экспорта, способствующей вывозу отечественных товаров исключительно казахстанскими перевозчиками. Для этого требуется заинтересованность госорганов, внесение изменений в Правила возмещения затрат экспортеров, формирование национальной сети придорожного сервиса вдоль международных магистральных автодорог. Такой подход позволит за счет поддержки экспорта казахстанских товаров оказывать содействие развитию отечественного автотранспорта.

Количество пассажиров, пользующихся услугами автотранспорта, в 2008-2018 гг. выросло в два раза и по итогам 2018 г. составило 22,9 млрд. человек. Грузооборот по итогам 2018 г. составил 172,7 млрд. ткм, увеличившись по сравнению с 2008 г. в 2,7 раза. Пассажиरोоборот соответственно возрос с 107,3 млрд. до 246,8 млрд. пкм. Из общего объема перевезенных грузов автотранспортом 98,6% перевезено частными предприятиями, 1,4% - предприятиями с иностранной формой собственности.



Источник: составлен авторами исследования

Рисунок 2 - Система управления автомобильным транспортом

Управление автотранспортом как отдельной отраслью в настоящее время осуществляется МИИР (рис. 2). Инфраструктура отрасли находится в ведении Комитета автомобильных дорог, в то время как услуги перевозки грузов и пассажиров и контроль за ними распределены между Управлением автомобильного транспорта и Управлением контроля на автомобильном транспорте. Существенную роль в управлении отраслью играют местные исполнительные органы. Акиматы через управления пассажирского транспорта и автомобильных дорог организуют и проводят конкурсы на право осуществления перевозок пассажиров на городских и пригородных маршрутах.

В ближайшее время будут характерны следующие общемировые направления развития автомобильной отрасли. В структуре автопарка промышленных предприятий возрастет доля автомобилей, грузоподъемность которых близка к пределу, установленному правилами движения и дорожными условиями. Увеличится доля перевозок грузов на большие расстояния в специализированных автопоездах, закрытых контейнерах и пакетах. Произойдет дальнейший рост фирменных дилерских и сервисных сетей по продажам и обслуживанию автотранспорта, расширится сеть пунктов контроля технического состояния автотранспортных средств.

Одновременно с ростом автомобильного парка быстрыми темпами увеличатся объемы работ ремонта, благоустройства действующих и строительства новых автодорог, в т.ч. платных автомагистралей. Потребуется меры по увеличению пропускной способности городских улиц, особенно в городах - мегаполисах. Вырастет сеть благоустроенных стоянок, паркингов, гаражей, в т.ч. подземных и многоэтажных.

Автотранспорт будет более интенсивно переводиться на альтернативные виды топлива, прежде всего газовое (метан, пропан). Это связано с резким ро-

стом в последние годы количества автомобилей, оказывающих крайне вредное и губительное воздействие на экологию. Ежегодно автомобилями выделяются миллионы тонн токсичных веществ, большей частью в крупных городах. Для ограничения и снижения экологического ущерба в ближайшие годы будут разработаны и постепенно внедрены новые государственные стандарты, соответствующие международным экологическим нормам и устанавливающие жесткие требования к автотранспортным средствам.

Особое внимание будет уделено укреплению мер безопасности на дорогах. Ужесточатся требования к получению водительских документов, повысится уровень ответственности перевозчиков. Будет создана система защиты прав потребителей в сфере автоперевозок. Получит развитие специализированный рынок автострахования.

Принимая во внимание тенденции развития автотранспортной отрасли требуется комплексный подход к поддержке автотранспорта. В условиях членства Казахстана в ЕАЭС и ВТО усилится конкуренция на рынке услуг по перевозке грузов.

Связь между экономикой и перевозками не является односторонней. Развитие экономики обуславливает рост транспортных перевозок и, наоборот, высокие показатели перевозок и растущие возможности ТЛК Казахстана способствуют привлечению инвестиций и росту национальной экономики.

Для увеличения международных грузоперевозок с участием отечественного автотранспорта необходимо наращивать парк автотранспортных средств. Парк Казахстана имеет 7 тыс. машин, когда в Беларуси их 15 тыс., в Литве - 40 тыс. Учитывая, что международные перевозки могут давать 6% прироста ВВП, целесообразна постановка задачи по увеличению отечественного парка минимум на 5 тыс. грузовых автотранспортных средств, соответствующих требованиям международных перевозок. Государству необходимо поддерживать международные перевозки, рассматривая их в совокупности с экспортом транспортных услуг и развитием несырьевого экспорта в целом.

Для определения задач необходимо учитывать актуальные проблемы автотранспорта. Ниже приведены основные проблемы, требующие решения.

Износ основных фондов автомобильного транспорта.

Наиболее слабым местом автомобильной отрасли является парк автотранспортных средств (АТС), не отвечающих европейским стандартам. Так, из 18 тыс. АТС, задействованных в международных перевозках грузов в Казахстане, только 7 462 АТС (41%) отвечают требованиям европейских стандартов. Данный аспект в совокупности с угрозой в виде разрешения перевозчикам из стран ЕАЭС на осуществление каботажных перевозок на территории Казахстана с 2025 г. может привести к снижению доли отечественных перевозчиков на национальном рынке международных автомобильных грузоперевозок.

Износ парка автобусных перевозок, достигший 68%, вызывает угрозу исполнения обязательств государства по обеспечению перевозок пассажиров на социально-значимых городских и пригородных маршрутах. На практике уже имеются случаи неисполнения некоторыми местными органами власти обяза-

тельств по субсидированию убытков перевозчиков, осуществляющих перевозки пассажиров на подобных маршрутах. Это свидетельствует о наличии серьезных системных проблем, с которыми сталкиваются перевозчики и местные власти. Речь идет о проблемах финансового состояния автотранспортных предприятий, поддержания конкурентного уровня оплаты и острого дефицита водителей городского пассажирского транспорта, износа техники, обеспечения безопасности дорожного движения и качественного сервиса для пассажиров.

Новые автомобили отечественного производства в настоящее время не соответствуют мировым стандартам и требованиям международного права для осуществления международных перевозок. В связи с этим отечественные перевозчики вынуждены эксплуатировать на международных перевозках дорогостоящий автомобильный транспорт зарубежного производства.

Недостаточность государственного финансового обеспечения и мер поддержки автомобильной отрасли.

Необходимы крупные инвестиции в автотранспортную отрасль, особенно в сферу эксплуатации автомобилей, где основные фонды существенно изношены, а задача их обновления отодвигается на неопределенный срок. Разработка и принятие государственной программы финансирования проектов обновления парка АТС позволила бы создать условия для повышения конкурентоспособности и доли отечественных предприятий на рынке услуг для внутренних и международных автомобильных перевозок грузов и пассажиров. Со стороны уполномоченных госорганов требуется проведение анализа и сопоставления инфраструктурных проектов в отрасли на предмет создания условий для развития отечественных автотранспортных компаний. В случае отсутствия системного подхода к развитию ТЛК Казахстана может возникнуть ситуация, когда инфраструктура, построенная и модернизированная в рамках государственных программ и за счет бюджетных средств, в конечном итоге будет использоваться в основном иностранными перевозчиками и рынок автомобильных перевозок окажется в зависимости от требований и условий, диктуемых только ими.

Несоответствие уровня развития автомобильных дорог уровню оснащенности населения автомобилями.

Недостаточная модернизация сети автодорог и их плохое состояние привели к тому, что средние скорости движения автомобилей на дорогах страны в два раза ниже, чем в зарубежных странах, а срок службы автотранспорта на треть ниже, чем в Европе и сопровождается высоким уровнем эксплуатационных затрат. От частных предпринимателей и транспортных предприятий требуются значительный капитал на приобретение новых автотранспортных средств и их содержание.

Низкая эффективность государственного регулирования автотранспортной отрасли.

В целях развития и повышения конкурентоспособности автомобильных перевозок грузов и пассажиров требуется решение задач повышения эффективности регулирования процесса организации перевозок; пересмотра правовых основ деятельности автотранспорта; устранения административных, экономических и других преград и ограничений в автотранспортной отрасли; и обеспе-

чения беспрепятственного транзита по территории ЕАЭС; разработки решений по обеспечению безопасности дорожного движения.

Низкий уровень профессионального образования, вследствие чего образовался недостаток высококвалифицированных кадров.

Требуется модернизация системы профессионального образования в Казахстане на основе взаимодействия участников автотранспорта на всех этапах обучения по принципу: работодатель - отраслевая ассоциация - отраслевое министерство - министерство образования учебное заведение - студент. Система квалификации должна разрабатываться с целью обеспечения надлежащей квалификации работников и руководителей автотранспорта, тем более в условиях географической и профессиональной мобильности и обучения в течение всей жизни специалисты нуждаются в осязаемом, видимом и прозрачном инструменте в целях демонстрации приобретенных навыков, умений и компетенций для выполнения работы. В Казахстане отсутствует схема взаимодействия участников рынка с отраслевыми ведомствами при формировании государственного образовательного заказа по специальностям. В результате возникший вакуум приводит к тому, что учебные заведения обучают студентов, которые потенциально могут быть не востребованы в отрасли либо не обладать достаточным набором навыков и умений для профессиональной деятельности.

Система организации автомобильных грузоперевозок Казахстана нуждается в улучшении. Особое внимание следует уделить совершенствованию перевозок грузов вследствие:

- применения современных перевозочных технологий, в т.ч. контейнерных перевозок и терминально-логистических систем;
- использования крупнотоннажных автопоездов, оснащенных бортовыми устройствами спутниковой навигации системы;
- рационального укрупнения мелкопартионных отправок грузов;
- оптимизации выбора вида транспортных средств и маршрутов, обеспечения загрузки грузового автотранспорта в обратном и попутном направлениях;
- усиления контроля работы АТС на автодорогах и в крупных транспортных узлах на основе автоматизированного весогабаритного контроля АТС;
- установления сфер рационального применения автомобильного и других видов транспорта. В число стабильно развивающихся секторов рынка автотранспортных услуг входят международные автомобильные грузоперевозки с высоким уровнем организации перевозочного процесса.

На новом этапе развития требуется комплексный подход к дальнейшему развитию автотранспортной отрасли Казахстана. Такой подход должен быть системным и включать в себя основные инструменты регулирования отрасли: нормативно-правовые и экономические (рис. 3). Предлагаемая система позволит учесть основные аспекты, влияющие на рост и эффективность услуг автотранспорта, что, в конечном итоге, даст положительный эффект для развития экономики и государства.



Источник: составлен авторами исследования

Рисунок 3 - Анализ механизмов управления сегментами автомобильного транспорта

Выводы. В Казахстане в сфере автомобильного транспорта необходимо:

- обеспечить укрупнение автотранспортных компаний для повышения их конкурентоспособности, своевременного обновления автопарка, защиты общих интересов;

- наладить статистический учет и вести статистику автотранспорта, в т.ч. международных перевозок, перевозок в рамках ЕАЭС и СНГ, перевозок с Россией, Китаем, другими странами, внутренних перевозок;

- разработать национальную информационную систему;

- проводить анализ текущего состояния, общемировых тенденций и оценку перспектив развития отрасли;

- стимулировать вывод теневых доходов автотранспортных компаний (освобождение от КПП, НДС и другие меры), сделать их прозрачными и наладить надлежащий контроль за ними со стороны государства, в т.ч. местных исполнительных органов;

- обеспечить контроль компетентными государственными органами Республики Казахстан за соблюдением паритета между странами при выдаче и использовании разрешений на грузовые перевозки автотранспортными средствами, что позволит защитить интересы отечественных автотранспортных компаний.

Важны подготовка и распространение информации о деятельности автотранспортных предприятий для обмена лучшим опытом, а также доступ к достижениям передовых зарубежных автотранспортных компаний.

Необходимо формирование целостной и эффективной бизнес экосистемы,

нацеленной на развитие международных грузоперевозок, используя благоприятные условия и возможности страны. Это потребует повышения конкурентоспособности отечественных автотранспортных компаний, занятых международными грузоперевозками, увеличив их парк минимум на 5 тыс. современными автотранспортными средствами, оказывая им реальную государственную поддержку.

Также надо создать национальную сеть поддержки экспорта, способствующей вывозу отечественных товаров исключительно казахстанскими перевозчиками, для чего нужны заинтересованность госорганов, внесение изменений в Правила возмещения затрат экспортеров, формирование национальной сети придорожного сервиса вдоль международных автомагистралей.

Предстоит разработать новые государственные стандарты, соответствующие международным экологическим нормам и устанавливающие жесткие требования к автотранспортным средствам.

В целях повышения безопасности дорожного движения необходимо ужесточить требования к получению водительских документов, повысить уровень ответственности перевозчиков, создать систему защиты прав потребителей в сфере автоперевозок, а также обеспечить развитие специализированного рынка автострахования.

В целом, требуется комплексный подход к развитию и государственной поддержке автотранспорта, улучшению системы организации автомобильных перевозок грузов и пассажиров, совершенствованию системы управления, чтобы она была способна эффективно решать накопившиеся проблемы отрасли и адекватно реагировать на все происходящие изменения.

1.7. Комплексный анализ развития авиационного транспорта

Роль воздушного транспорта как одного из основных перевозчиков пассажиров заметно возросла в последние годы, что подтверждается ростом пассажирооборота на этом виде транспорта. В 2018 года воздушным транспортом перевезено около 7,9 млн. пассажиров, 29,14 тыс. тонн груза, грузооборот составил 55,67 млн. ткм. Анализ показывает рост количества перевезенных пассажиров в 2014-2018 гг. на 46,3% (9,2% в среднем в год) перевезенных грузов на 48,5%. За этот период пассажирооборот вырос на 52,8%, грузооборот на 13,2%. Количество обслуженных аэропортами пассажиров выросло на 40,2%. За 2015-2018 гг. почти в 2,6 раза увеличился транзит, что достигнуто, прежде всего, за счет внедрения режима открытого неба в г. Нур-Султан и открытия новых маршрутов. За три года открыты 19 новых маршрутов, в т.ч. в гг. Токио, Варшаву, Будапешт, Хельсинки и др. Нарастает частота полётов по действующим маршрутам в гг. Лондон, Москву, Пекин, Стамбул. На внутренних перевозках за 2014-2018 гг. выросли такие показатели, как выполненные пассажиро-километры на регулярных (151,6%) и нерегулярных (182,0%) перевозках, располагаемые тонно-километры на регулярных (164,3%) и нерегулярных (192,5%) перевозках. Благодаря принятым мерам по повышению привлекательности полётов в ближайшие годы ряд иностранных перевозчиков планирует

выход на рынок Казахстана. В частности, ожидается приход таких авиакомпаний, как Qatar Airways (Доха, 2020), Emirates (Дубай, 2021), China Eastern (Шанхай, 2021), «Победа» и др.

Одна из ключевых проблем гражданской авиации высокая стоимость авиабилетов. Она формируется на основе динамического механизма ценообразования с учетом различных факторов (конкуренция, спрос, уровень пассажиропотока, сезонность, праздничные и выходные дни, затраты на топливо и др.). Государство не занимается прямым регулированием цен на авиабилеты, а создает лишь конкурентные условия для авиакомпаний. В целях повышения мобильности населения и доступности услуг воздушного транспорта МИИР намерено снижать стоимость авиабилетов, контролировать и осуществлять надзор за рынком услуг авиатранспорта. Так, с 2012 г. сняты все ограничения на выполнение регулярных пассажирских рейсов казахстанскими компаниями по внутренним маршрутам. На наиболее популярных трёх маршрутах полёты выполняются по четыре авиаперевозчика с разными тарифными предложениями. В целом, необходимо провести системный анализ ценообразования на авиабилеты с учетом интересов государства, населения, отечественных авиакомпаний и на основании этих трех составляющих принимать в дальнейшем решения. В противном случае получается, что Казахстан открыл свой рынок услуг авиаперевозок, а условия недобросовестной конкуренции до сих пор не устранены.

Таблица 8 - Основные экономические показатели гражданской авиации

Показатели	2009	2010	2011	2012	2013
Перевезено пассажиров (тыс. чел.)	2758,7	3401,2	4111,5	4558,7	4993,0
Перевезено грузов (тыс. тонн)	21,3	29,2	29,4	19,6	24,0
Обслужено пассажиров (млн. чел.)					
Авиатранзит (млн. тонн)					
Грузооборот воздушного транспорта общего пользования (млн. ткм)	68,0	94,0	89,1	54,9	63,2
Пассажирооборот воздушного транспорта общего пользования, млн. пкм	5313,3	6571,2	7859,1	8795,8	9704,6
Доходы от перевозки пассажиров (млн. тенге)	83932,0	100678,9	123471,4	135342,7	148658,9
Доходы от перевозки грузов, багажа, грузобагажа (млн. тенге)	4718,9	6082,7	6288,5	4464,7	5285,7

Показатели	2014	2015	2016	2017	2018
Перевезено пассажиров (тыс. чел.)	5400	5900	6000	7400	7900
Перевезено грузов (тыс. тонн)	19,6	17,0	18,1	22,4	29,1
Обслужено пассажиров (млн. чел.)	10,7	12,1	12,2	14,3	15,0
Авиатранзит (млн. тонн)	211,3	72,4	56,4	175,2	186,8
Грузооборот воздушного транспорта общего пользования (млн. ткм)	49,2	42,4	43,0	53,3	55,7
Пассажирооборот воздушного транспорта общего пользования, млн. пкм	10588,9	11138,6	11073,0	14384,2	16176,6
Доходы от перевозки пассажиров (млн. тенге)	175271	177537,9	227289,4	282289,9	335997,3

Доходы от перевозки грузов, багажа, грузобагажа (млн. тенге)	4899,8	4703,9	5148,3	6294,7	7287,0
--	--------	--------	--------	--------	--------

Источник: Комитет по статистике Министерства национальной экономики Республики Казахстан

В стране зарегистрировано 52 авиакомпании, из них 7 компаний осуществляют регулярные перевозки (84% воздушных судов западного производства), 10 компаний нерегулярные перевозки, 3 компании грузовые перевозки, 31 компания авиационные работы. В 2018 г. авиакомпании получили 343,3 млрд тенге дохода, в т.ч. 7,3 млрд. тенге от перевозки грузов, 336 млрд. тенге от перевозки пассажиров. Неаудированная чистая прибыль АО «Air Astana» составила \$5,3 млн., что вызвано, прежде всего, ростом доходов и стоимости топлива. Общий доход авиакомпании вырос на 10% к уровню предыдущего года и составил \$840,8 млн. Этому способствовало увеличение провозной емкости на 5%, пассажиропотока на 3%, который в итоге составил 4,3 млн. чел.

В Казахстане имеется 20 аэропортов, из них 5 аэропортов задействовано на местных воздушных линиях, 17 аэропортов допущены к обслуживанию международных рейсов, 11 аэропортов категорированы по стандартам ИКАО.

Крупнейшим провайдером аэронавигационных услуг в стране является РГП «Казаэронавигация». Цели его деятельности состоят в обеспечении потребностей пользователей воздушного пространства Казахстана в аэронавигационном обслуживании и удовлетворении потребности гражданской авиации в подготовке авиационного персонала и медицинском обеспечении.

РГП «Казаэронавигация» состоит из трёх региональных центров организации воздушного движения (Центрально-Казахстанский, Юго-Восточный, Западно-Казахстанский).

Транзит. Над территорией Казахстана проходят 90 воздушных трасс общей протяженностью 83 876 км, из них 87 международных трасс протяженностью 82 561 км, остальные три внутренние трассы протяженностью 1 315 км. 80% воздушных транзитных перевозок иностранных авиакомпаний проходят по 18 основным маршрутам, соединяющим Европу с Юго-Восточной Азией, с выходом на кросс-полярные маршруты Азии (ОАЭ, Индия) в США и Канаду, а также на маршруты между Ближним Востоком и Европой. Одним из перспективных направлений транзитных потоков через Казахстан являются трансконтинентальные полеты по кросс-полярным маршрутам из США и Канады в Индию, ОАЭ, Пакистан, Таиланд, Сингапур. Через аэропорты Казахстана регулярно выполняют полеты авиакомпании ОАЭ, Индии, Пакистана и США. Транзитные воздушные маршруты через Казахстан являются выгодными для иностранных авиакомпаний, выполняющих полеты между Европой и Юго-Восточной Азией, т.к. позволяют сократить протяженность маршрутов. Казахстан имеет 71 воздушную трассу с государствами-членами СНГ. Однако загруженность этих воздушных коридоров имеет неравномерный характер. Одним из самых загруженных является коридор на границе Казахстана с России в районе г. Уральска, где в сутки проходит до 70—74 воздушных судов. С другими странами СНГ загруженность воздушных коридоров составляет от 10 до 25 воздушных судов в сутки.

Сегодня Казахстан имеет авиасообщения с 26 иностранными государствами по 99 международным маршрутам. В неделю осуществляется 430 рейсов 26 иностранными и тремя казахстанскими авиакомпаниями.

За последние семь лет в 45 раз увеличился транзитный пассажиропоток через Казахстан. По итогам 2019 г. ожидается достижение этого показателя до 1 млн. транзитных пассажиров. является. Согласно годовому отчету авиакомпании «Air Astana» (национальный перевозчик), в 2018 г. международный пассажиропоток возрос на 10,7%, чему способствовало увеличение на 48% транзитного потока пассажиров в результате сильного роста спроса на рынках Китая, Индии, Украины и Центральной Азии. В целом, транзитный потенциал воздушного пространства страны экспертами оценивается в \$200 млн. в год.

Благодаря принятым мерам по обновлению и модернизации инфраструктуры в рамках государственной программы индустриально-инновационного развития страны реконструирована большая часть аэропортов, включая ВПП и пассажирские терминалы. В целях повышения привлекательности транзита в дальнейшем будет продолжена модернизация наземной инфраструктуры отечественных аэропортов. В результате в стране будет 19 категорированных ИКАО аэропортов.

С 1995 года в Казахстане проводится модернизация аэронавигационной системы. В эксплуатацию введены современные радиолокаторы, системы навигации, автоматизированные центры управления воздушным движением. Вся территория страны взята под наземный контроль. Эта модернизация позволила Казахстану перейти на международные процедуры, что соответствует стратегии ИКАО по гармонизации национальных систем.

С 2017 г. режим «открытого неба» внедрен в столице Казахстана, а с 1 ноября 2019 г. введен в аэропортах 11 городов (гг. Нур-Султан, Алматы, Шымкент, Актау, Караганда, Усть-Каменогорск, Павлодар, Кокшетау, Тараз, Петропавловск, Семей). Режим «открытого неба» снимает ограничения по количеству рейсов и предоставляет иностранным авиакомпаниям пятую степень «свободы воздуха» по направлениям, на которых не оперируют казахстанские авиакомпании. Благодаря этому иностранные компании могут осуществлять полеты через города Казахстана в города третьих стран, что позволит повысить транзитный потенциал и увеличить транзитный пассажиропоток через отечественные аэропорты. Срок действия данного режима распространяется на три года с возможностью его продления.

Таблица 9 - Девять свобод воздушного пространства

Степень свободы	Право авиакомпании
1-ая степень свободы	Право пересекать воздушное пространство иностранного государства без посадки
2-ая степень свободы	Право на дозаправку и техническое обслуживание на территории иностранного государства без посадки либо высадки пассажиров или груза
3-я степень свободы	Право на полет из своей страны в другую
4-ая степень свободы	Право на полет из своей страны в другую

5-ая степень свободы	Право на полет между двумя иностранными государствами при условии, что первоначальный пункт отправления либо пункт назначения находится в своей стран
6-ая степень свободы	Право на полет между двумя иностранными государствами при условии посадки в своей стране по нетехническим причинам
7-ая степень свободы	Право на полет между двумя иностранными государствами при условии отсутствия посадки в своей стране
8-ая степень свободы	Право на внутренний перелет в иностранном государстве при условии последующего рейса в свою страну
9-ая степень свободы	Право на внутренний перелет в иностранном государстве при условии отсутствия последующего рейса в свою страну

Примечание: составлена авторами исследования

Внедрение режима «открытое небо» будет способствовать привлечению новых иностранных перевозчиков, открытию международных маршрутов, увеличению конкуренции и, в конечном счете, повлияет на снижение стоимости авиабилетов и доступности воздушного транспорта для широких слоёв населения, а также развитию туризма и увеличению транспортной доступности Международного финансового центра «Астана».

С момента поручения Президента РК по внедрению режима открытого неба Комитетом гражданской авиации приняты следующие меры:

- проведены переговоры с авиационными властями Омана, по итогам которых авиакомпания SalamAir планирует начать выполнение полетов из г. Маската в г. Алматы в 2020 г.;

- авиакомпания «Air Astana» планирует открытие рейсов в Джидду 3 рейса в неделю в I квартале 2020 г., авиакомпания SCAT планирует начало полётов в Джидду и Медину 2 раза в неделю с 30 ноября 2019 г.;

- 22-24 октября 2019 г. проведены переговоры с крупнейшим в Азии лоукост-перевозчиком Air Asia и глобальным перевозчиком Singapore Airlines;

- проведены переговоры с авиакомпанией «Уральские авиалинии», 22 декабря 2019 г. будет открыт рейс по маршруту Екатеринбург - Алматы;

- авиакомпания Fly Arystan с 13 декабря 2019 г. начнет выполнение ежедневных авиарейсов по направлению Нур-Султан - Москва;

- проведены переговоры с польской авиакомпанией LOT, которая увеличит количество рейсов до 7 рейсов в неделю из г. Варшавы в г. Нур-Султан с лета 2020 г. и откроет рейсы в г. Алматы с 2021 г.

В ближайшее время пройдут встречи:

- с авиационными властями Катара по полётам авиакомпании Qatar Airways;

- с авиационными властями ОАЭ по полётам авиакомпаний Emirates, Fly Dubai и других стран для открытия новых сообщений.

Внедрение режима «Открытое небо» - важный, но не единственный фактор привлекательности рынка для перевозчиков. Задумываясь о развитии направлений, каждая компания оценивает не только доступность с точки зрения регулирования, но и ожидаемую загрузку рейсов, перспективы роста, риски, привлекательность условий конкретного аэропорта и экономический эффект.

Таким образом, даже при послаблении государственных ограничений перво-степенными драйверами развития авиасообщения остаются рост экономики и уровня доходов населения, наличие профессионального менеджмента и прозрачных правил игры в аэропортах, обеспечение безопасности в стране и привлекательность Казахстана для зарубежных туристов.

В настоящее время состояние инфраструктуры аэропортов Казахстана, прежде всего региональных, не только не соответствуют международным требованиям, но и находятся в крайне запущенном состоянии. Это, прежде всего, касается спецтехники, обеспечивающей обслуживание самолетов. Следует отметить, что основная часть доходов аэропортов Казахстана формируются за счет продажи авиационных горюче-смазочных материалов ГСМ. Вместе с тем, аэропорты покупают авиационные ГСМ в основном через посредников, цены на которые неконкурентоспособны с ценами зарубежных аэропортов.

По имеющейся информации в некоторых странах, в т.ч. в России, имеется льготная программа по аэропортовым сборам для отечественных авиакомпаний. Стоимость авиационных ГСМ в аэропортах многих стран значительно ниже, чем в аэропортах Казахстана. Казахстанские авиакомпании не имеют никаких льгот и при внедрении режима «Открытое небо» окажутся неконкурентоспособными и возможна вероятность вытеснения их с внутреннего рынка зарубежными авиакомпаниями. Поэтому в разделе «Перспективные направления развития гражданской авиации» рекомендовано в Казахстане проводить политику по заключению двухсторонних договоров на паритетных условиях. В таком случае возможно защитить рынок для отечественных авиакомпаний.

В гражданской авиации Казахстана с 7 ноября 2019 г. внедряются QNH и спутниковая навигация RBN, что сопровождается изменениями в аэронавигационной системе. В частности, внедряется система навигации, основанная на характеристиках RBN в верхнем воздушном пространстве на аэродроме г. Нур-Султан, осуществляется переход на использование единиц измерения футов/морских миль, единой абсолютной высоты перехода 10 000 футов, новых интервалов горизонтального эшелонирования (5/10 морских миль) в воздушном пространстве страны, меняются вертикальные границы и устанавливаются новые элементы структуры воздушного пространства (FIR, СТА, СТР, ТМА, районов ответственности ЦПИ, и т.п.).

Департаментом по управлению аэронавигационной информацией пересчитаны аэронавигационные данные (превышения аэродромов, порогов ВПП, радионавигационных средств и искусственных препятствий) по всем аэродромам, которые занесены в базу данных, пересмотрены и оформлены 360 полетных процедур (схем вылета, прибытия и захода на посадку) по 23 аэродромам, пересчитаны параметры (путевые углы, расстояния между точками, минимальные высоты полета, вертикальные границы) всех 92 маршрутов ОВД (около 1 тысячи сегментов), обновлены маршрутная карта и аэронавигационные данные, которые размещены в Европейской базе данных (EAD). Кроме того, осуществляется координация по внедрению изменений эксплуатантами и организациями, выпускающими полетные сборники и обновления систем управления полетов (FMS) (Jeppesen, LIDO Flightnav, Navblue Aero), выполнен расчет минимальных

абсолютных высот пролета препятствий по всем участкам воздушных трасс (MOCA Minimum Obstacle Clearance altitude), предназначенных для безопасного снижения на казахстанских участках воздушных трасс.

Навигация, основанная на характеристиках RBN, применяется как альтернативный метод определения местоположения воздушных судов в пространстве, что повышает привлекательность и эксплуатационную эффективность использования воздушного пространства Казахстана. Четкое структурирование воздушного пространства способствует гибкому использованию контролируемого и неконтролируемого воздушного пространства и оптимизирует процессы управления воздушным движением.

В 2018 г. субсидии авиакомпаниям Казахстана составили около 2 млрд. тенге. В 2019 г. в связи с ростом цен на топливо объем субсидий достиг 2,7 млрд. тенге. Большая часть этих средств направляется на 15 внутренних рейсов, включая новый международный авиарейс Нур-Султан - Токио. В 2020 г. субсидии вырастут до 6 млрд. тенге. Государство оказывает помощь не только авиакомпаниям, но и населению путем предоставления льгот по авиабилетам. Как ожидается, в 2020 г. пять авиалиний достигнут самоокупаемости на 80%, а в 2021 г. будет прекращено субсидирование пяти авиарейсов. В результате в 2021 г. объём субсидий авиарейсов снизится до 2 млрд. тенге.

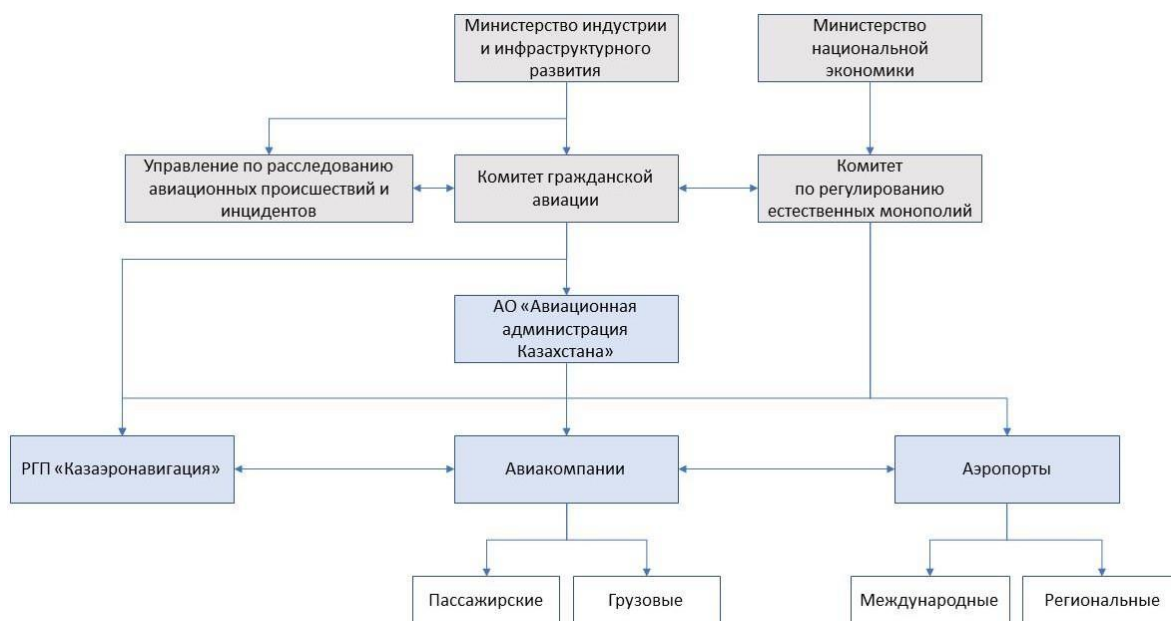
В Казахстане планируется введение как новшества субсидирования авиамаршрутов бесплатного авиаперелета детей по принципу «Kids go free» по схеме «1+2» (на одного родителя двое детей) при условии предоставления подтверждающего документа. Это предполагается сделать для создания положительной динамики внутренних миграционных потоков в детско-юношеском туризме. Подобная практика применяется во многих развитых странах: в Великобритании (British Airways), Катаре (Qatar Airways), Скандинавских странах (Scandinavian Airlines), Таити (Air Tahiti Nui).

Счетный комитет предлагает оптимизировать затраты на субсидирование регулярных авиаперевозок. Проблема заключается в отсутствии гибкости в их субсидировании. Это приводит к бюджетным расходам в случае низкой или нулевой загрузки воздушного судна. Согласно материалам Счетного комитета, в 2018 г. осуществлено 103 рейса с загрузкой менее 10 чел., а два рейса выполнены без пассажиров (Алматы - Урджар, Нур-Султан - Ушарал).

Для стимулирования внутреннего туризма приняты меры по развитию малой авиации. В стране функционируют три аэродрома местных воздушных линий (Ушарал, Урджар, Зайсан). На стадии ввода в эксплуатацию находится аэродром Баян аул. В ближайшие пять лет будут построены ещё 13 аэродромов местных авиалиний. Для полетов на эти аэродромы в 2019 г. приобретены в лизинг два воздушных судна L-410 (19 кресел). До 2025 г. планируется ввод в строй до 20 воздушных судов аналогичного класса.

Уполномоченным органом в сфере воздушного транспорта является Комитет гражданской авиации МИИР. Функции технического контроля и надзора за безопасностью полётов осуществляет АО «Авиационная администрация Казахстана». Регулирование в сфере естественных монополий и тарифной политики выполняет КРЕМЗК МНЭ. Управление авиакомпаниями и аэропортами

осуществляют акционеры через общие собрания и советы директоров. Так, акционерами АО «Эйр Астана» являются АО «Самрук-Казына» (51%) и BAE Systems (Kazakhstan) Limited - дочерняя компания британской корпорации BAE Systems plc. Управлением РГП «Казэронавигация» осуществляет государство в лице КГА МИИР.



Примечание: составлен авторами исследования

Рисунок 4 - Блок-схема управления гражданской авиации

Переход гражданской авиации Казахстана на британскую модель позволит соответствовать требованиям ИКАО по наличию квалифицированных инспекторов и достичь поставленной цели по уровню безопасности полетов в 80%. Британская модель регулирования гражданской авиации одна из наиболее передовых форм управления в мире. Она представляет собой государственную корпорацию, обеспечивающую контроль и надзор в области безопасности полетов. Об эффективности британской модели свидетельствует высокий уровень соответствия Великобритании стандартам ИКАО по безопасности полетов (свыше 93%), тогда как среднемировой уровень составляет 63%, средневропейский уровень - 76%, а в Казахстане - 74%.

Деятельность администрации будет направлена на обеспечение устойчивого развития гражданской авиации Казахстана, безопасности полетов и авиационной безопасности. Администрация будет осуществлять технический контроль и надзор за соблюдением требований, установленных законодательством об использовании воздушного пространства Казахстана и деятельности авиации. Совместно с британской стороной выработаны основные подходы для внедрения этой модели, что предполагает передачу контрольно-надзорных функций в области безопасности полетов в новую структуру. Часть инспекторов перейдут во вновь созданную национальную компанию, которая будет подотчетна МИИР. За министерством сохраняются функции формирования государственной политики и международные отношения. Согласно заключению

ИКАО, количество инспекторов авиационной администрации должно быть в 2 раза выше, чем в настоящее время. Таким образом, с созданием Авиационной администрации Казахстана будет исполнено требование концепции ИКАО, т.е. Комитет гражданской авиации будет заниматься определением государственной политики, а Авиационная администрация - контрольно-надзорными функциями.

Своевременное создание в Казахстане независимой Авиационной администрации позволит обеспечить внедрение Государственной программы по безопасности полетов (ГосПБП). Внедрение в полном объеме основных принципов ГосПБП всем странам ЕАЭС в рамках ГПБП ИКАО необходимо в среднесрочной перспективе до 2022 г.

Задачами ГосПБП являются:

- обеспечение наличия в государстве минимально требуемой нормативной базы;

- обеспечение гармонизации государственных регламентирующих и административных структур в части, касающейся выполнения ими функций по управлению факторами риска для безопасности полетов;

- обеспечение мониторинга и оценки общих показателей эффективности обеспечения безопасности полетов в государстве;

- координация и постоянное улучшение функций государства в области управления безопасностью полетов;

- поддержка эффективной реализации ГосПБП и взаимодействия с системой управления безопасностью полетов (СУБП) поставщиков обслуживания.

Эффективная реализация поставленных задач в ГосПБП позволит государствам-членам ЕАЭС обеспечить устойчивое функционирование системы государственного регулирования в области обеспечения безопасности полетов. Кроме того, ГосПБП позволяет осуществить переход на проактивную модель регулирования за безопасностью полетов, когда авиационные власти осуществляют контроль и надзор за отраслью на основании управления факторами риска для безопасности полетов, а не реагирует на уже случившиеся авиационные события.

Авиационная администрация Казахстана призвана обеспечивать устойчивое развитие гражданской авиации как единой отрасли, в т.ч. разрабатывать подходы по стратегическому и долгосрочному развитию отрасли, анализировать и принимать меры по сохранению и развитию человеческих ресурсов в гражданской авиации, выработать предложения по совершенствованию законодательства и имплементации норм международного законодательства. Внедрение британской модели государственного регулирования гражданской авиации позволит повысить качество контроля, надзора, уровень безопасности полетов в воздушном пространстве Казахстана.

Сферы по конкретным направлениям развития авиационного транспорта регламентированы законодательством государств-членов ЕАЭС. По результатам анализа их национальных законодательств, подлежащих гармонизации, определены четыре основных направлений, регламентирующие вопросы:

- авиационного персонала, в т.ч. первоначальной подготовки, переподготовки и поддержания профессионального уровня (Приложение 1 к Чикагской конвенции);
- летной годности воздушных судов (Приложение 8 к Чикагской конвенции);
- упрощенной формальности и защиты международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства (Приложения 9 и 17 к Чикагской конвенции);
- управление безопасности полетов (Приложение 19 к Чикагской конвенции).

Согласно стандартам ИКАО, по уровню безопасности полетов Казахстан занимает 2 место среди стран СНГ с показателем 74%, уровень безопасности аэропортов составляет 83%.

В рамках исследования проведен анализ с учетом трех из восьми критических элементов системы контроля за обеспечением безопасности полетов, в частности:

КЭ-1. Основное авиационное законодательство. Наличие всеобъемлющего и действенного закона об авиации, соответствующего условиям и сложности авиационной деятельности государства и отвечающего требованиям, содержащимся в Конвенции о международной гражданской авиации.

КЭ-2. Конкретные нормативные акты по вопросам эксплуатации. Наличие адекватных нормативных актов, направленных на выполнение как минимум национальных требований, вытекающих из основного авиационного законодательства и предусматривающих стандартные эксплуатационные процедуры, оборудование и инфраструктуру (включая системы управления безопасностью полетов и подготовки кадров) в соответствии со SARPS, содержащихся в Приложениях к Конвенции о международной гражданской авиации.

КЭ-4. Квалификация и подготовка технического персонала. Установление минимальных требований в отношении знаний и опыта технического персонала, выполняющего функции контроля за обеспечением безопасности полетов, и обеспечение соответствующей подготовки в целях поддержания на желательном уровне и повышения его квалификации. Подготовка должна включать начальную подготовку и периодическую переподготовку.

Четыре основные направления являются ключевыми для развития и интеграции в сфере гражданской авиации и при надлежащим гармонизации создадут благоприятные условия для формирования и развития единого безопасного транспортного пространства и общего рынка услуг в сфере гражданской авиации ЕАЭС, в т.ч. Казахстана.

Основные проблемы в гражданской авиации.

Аэропорты, кроме гг. Алматы, Астаны, не соответствуют современному уровню технического оснащения, обслуживания и безопасности. Региональные аэропорты являются убыточными или низкорентабельными. Отсутствие финансовых средств не позволяет им поддерживать инфраструктуру, соответствующую современным техническим и эксплуатационным требованиям.

Аэропорты ограничены в обслуживании пассажиров и авиакомпаний. Иные источники получения доходов у них отсутствуют. Для решения вопроса нужен дифференцированный подход к формированию их доходной базы.

Отсутствие равных тарифных условий при обеспечении доступа к аэронавигационным и аэропортовым услугам. Одним из препятствий является отсутствие общих подходов к обеспечению доступа авиакомпаний других государств-членов к услугам аэропортов и аэронавигации государства-члена ЕАЭС на условиях, не менее благоприятных, чем те, которые предоставляются отечественным авиакомпаниям. Анализ ставок сборов за аэропортовое и аэронавигационное обслуживание в аэропортах России показал, что ставки для авиаперевозчиков стран ЕАЭС гораздо выше, чем для российских авиакомпаний. В частности, российские авиакомпании производят оплату за аэронавигационное и наземное обслуживание в рублях, а иностранным авиакомпаниям, в т.ч. казахстанским, все ставки выставляются в долларах США или евро. Это можно классифицировать как создание неравных рыночных условий. В итоге авиаперевозчики государств-членов ЕАЭС платят в три раза больше, чем российские авиаперевозчики. Кроме того, тарифы за наземное обслуживание внутренних российских авиакомпаний в Московском авиационном узле (на примере аэропорта Шереметьево) ниже, чем тарифы аэропорта г. Нур-Султан для казахстанских авиакомпаний. Данные ограничения подлежат устранению в рамках реализации Плана мероприятий по вопросам воздушного транспорта.

Высокие таможенные пошлины на ввоз авиационной техники, запасных частей и оборудования. Существующие таможенные пошлины на ввоз авиационной техники и запасных частей не способствуют обновлению и по полноте парка воздушных судов (ВС) государств-членов ЕАЭС. Авиакомпании покупают ВС и запасные части западного производства. Ввоз ВС облагается таможенной ставкой в размере 14,6%. Подпунктом 7.1.13 Решения Комиссии Таможенного союза № 130 от 27 ноября 2009 г. тарифная льгота на импорт ВС была установлена на уровне 0%. Решениями Совета ЕЭК действие данной льготы было продлено до конца 2023 г. В случае применения таможенной пошлины стоимость условного ВС типа Эйрбас А321 увеличится на \$12,8 млн., а типа Е190 на \$7,3 млн. После окончания срока действия льгот высокая пошлина приведет к удорожанию авиаперевозок для граждан государств-членов ЕАЭС, потере конкурентоспособности авиакомпаний и не позволит своевременно обновить парк ВС. Целесообразно снизить таможенные пошлины.

Отсутствие Стратегии развития отрасли. В Казахстане отсутствует стратегия развития гражданской авиации с определением целей, задач и планов развития, установленных 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, динамике роста воздушных перевозок. Стратегия должна быть гармонизирована с планами развития участников авиационной отрасли (навигация, авиакомпания, аэропорты, уполномоченный орган в сфере гражданской авиации).

Отсутствие учебной и подготовительной базы для подготовки летных

кадров. В настоящее время в авиационной отрасли работает около 20 тыс. чел., из них более 5,5 тыс. специалистов имеют свидетельства авиационного персонала. К ним относятся: пилоты (самолет, вертолет), авиадиспетчеры, бортпроводники, специалисты по техническому обслуживанию, бортинженеры, штурманы и др. В отрасли работают также более 3,2 тыс. специалистов службы авиационной безопасности и 1,5 тыс. специалистов аэродромной службы. Таким образом, более 10 тыс. специалистов в обязательном порядке должны проходить курсы повышения квалификации. В стране существует 18 авиационно-учебных центров, центр профессиональной подготовки на базе РГП «Казаэронавигация», который с 2016 г. вошел в систему как полноправный член международной организации «TrainAirPlus». Из-за нехватки высококвалифицированных пилотов, отвечающих международным стандартам, авиакомпании вынуждены привлекать иностранных пилотов. К примеру, из 1700 пилотов 300 иностранных пилотов, из 1200 инженеров 220 иностранных инженеров.

Казахстанские авиакомпании вынуждены приглашать летчиков со всего мира в отсутствие своих летных кадров. Окончание Академии гражданской авиации и получение высшего летного образования по специальности «лётная эксплуатация летных аппаратов» не позволяют работать пилотами в казахстанских авиакомпаниях, т.к. отсутствует система переобучения на большую авиатехнику. В результате граждане Казахстана, имеющие высшее летное образование, не могут быть приняты на учебу или работу в АО «Air Astana» или в любой другой авиакомпании. Air Astana финансирует обучение малого количества пилотов (примерно 15 человек в год) по своей программе AV-Initio, на которую сложно поступить, так как требуется возраст претендента от 18 до 34 лет.

В отрасли существует проблема с повышением квалификации специалистов аэропортовых служб. Обязательные требования для повышения квалификации имеются только для работников аэродромной службы. Для таких аэропортовых служб, как электросветотехническое обеспечение полетов, служба спецтранспорта, горюче-смазочных материалов, служба организации пассажирских и грузовых перевозок, обучение по повышению квалификации инженерно-технического персонала не проводится. Поэтому их направляют на курсы, связанные с безопасностью полетов. Однако, по тематике такое обучение не подходит для них.

В отрасли авиационного транспорта, кроме пилотов и инженеров, также не хватает кадров инженерно-технического состава аэропортовых служб, профессиональных техников и рабочих. Многие специалисты не имеют базового авиационного образования. Наиболее сложная обстановка по отрасли сложилась с кадровым резервом на руководящие, управленческие должности со знанием основ стратегического управления, менеджмента и маркетинга.

Выводы. В сфере авиационного транспорта необходимо:

- провести системный анализ ценообразования на авиабилеты с учетом интересов государства, населения, отечественных авиакомпаний;
- продолжить модернизацию всей наземной инфраструктуры, в т.ч. аэропортов, аэродромов, аэронавигационной системы;
- изучить и определить возможные источники доходной базы региональ-

ных аэропортов для повышения их финансовой устойчивости, повышения уровня технического оснащения, обслуживания пассажиров и авиакомпаний, безопасности;

- провести оценку практики применения режима «открытого неба» в Казахстане и зарубежных странах и выработать меры сбалансированного подхода к развитию отечественной гражданской авиации в условиях конкуренции с зарубежными авиакомпаниями с учетом интересов государства, бизнеса, потребителей и других заинтересованных участников авиационного транспорта;

- обеспечить интеграцию и развитие гражданской авиации Казахстана в рамках ЕАЭС на основе четырех основных направлений;

- обеспечить равные тарифные условия авиакомпаниям для доступа к аэронавигационным и аэропортовым услугам в рамках ЕАЭС;

- предложить снизить таможенные пошлины на ввоз авиационной техники, запасных частей и оборудования либо продлить решение Совета Евразийской экономической комиссии о предоставлении тарифной льготы, срок которой истекает в 2023 г.;

- внедрить субсидирование авиамаршрутов бесплатного авиаперелета детей по принципу «Kids go free» по схеме «1+2» (на одного родителя двое детей);

- оптимизировать затраты на субсидирование регулярных пассажирских авиарейсов;

- продолжить применение мер по развитию малой авиации для стимулирования внутреннего туризма путем строительства новых аэродромов местных авиалиний и содействия приобретению новых воздушных судов для этих авиалиний;

- создать учебную и подготовительную базу для системы подготовки и переобучения летных кадров гражданской авиации, а также специалистов аэропортовых служб, в т.ч. кадров инженерно-технического состава.

В целях достижения более высокого уровня соответствия Казахстана стандартам ИКАО по безопасности полетов воздушных судов требуется продолжить процесс формирования и обеспечения эффективной деятельности Авиационной администрации по выполнению контрольно-надзорных функций в области безопасности гражданской авиации, разработке стратегии развития отрасли, подготовке предложений по совершенствованию законодательства и имплементации норм международных договоров и соглашений, а также по принятию мер сохранения и развития персонала гражданской авиации.

1.8. Комплексный анализ развития водного транспорта

Водный транспорт Казахстана представлен морским и внутренним водным (речным) транспортом. Водный транспорт не получил широкого распространения для перевозки людей, в основном используется для грузоперевозок. Так, например, в 2018 г. 170,43 тыс. чел. стали пассажирами водного транспорта.

Морской и прибрежный транспорт включает в себя морской флот и три

морских порта на Каспийском море (Актау, Северный², Курык).

Таблица 10 - Наличие подвижного состава морского транспорта

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Всего морских судов, в т.ч.	58	79	61	48	59	65	66	67
самоходные грузовые суда	27	29	30	15	16	19	20	17
грузовые несамоходные суда	20	29	19	19	18	18	18	18
Буксиры	11	21	12	14	25	28	28	32

Примечание: аналогичные статистические данные за 2009 и 2010 гг. отсутствуют

Источник: Комитет статистики Министерства национальной экономики Республики Казахстан

Подвижной состав морского транспорта, по данным на 2018 г., состоит из 67 судов. Морской торговый флот Казахстана состоит из 8 танкеров, 4 сухогрузов, которые обеспечивают перевозку до 92,5% нефти и 10,3% сухих грузов. По данным на конец 2018 г., в судовых реестрах зарегистрировано 310 судов вспомогательного флота, задействованных для поддержки морских операций на казахстанском шельфе Каспия. Отечественные танкеры транспортируют нефть не только из порта Актау, но также участвуют в перевозке российской нефти из порта Махачкала в порт Баку. Сухогрузные суда (4 ед.), находящиеся в оперативном управлении у ТОО «НМСК «Казмортрансфлот», участвуют в фидерных перевозках между портами Актау и Баку. Снижение уровня Каспия требует перехода на новые типы судов с меньшей осадкой и проведения дноуглубительных работ. Около 30% судов в реестрах имеют сроки эксплуатации свыше 15 лет, что в перспективе может привести к сокращению флота и необходимости его обновления. Вместе с тем, имеется дефицит паромов и контейнеровозов.

Объем грузоперевозок морским транспортом снизился в 2018 г. в сравнении с 2013 г.: с 4 млн. до 1,8 млн. тонн. Грузоперевозки морским транспортом за 10 лет выросли на 6,7%.

Таблица 11 - Основные показатели морского транспорта

Показатель	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Перевозки грузов, тыс. тонн	3 554,6	4 655,0	4 557,0	4 048,3	3 984,5	3 630,2	2 476,6	2 565,5	2102,6	1829,5
Грузооборот, млн. ткм	1 400,9	3 055,7	3 189,7	2 752,8	2 709,4	2 468,5	1 597,6	1 772,2	1584,2	1406,2

Источник: Комитет статистики Министерства национальной экономики Республики Казахстан

В Казахстане реализован ряд масштабных проектов по модернизации и развитию инфраструктуры морского транспорта, нацеленных на повышение пропускной способности морских портов и совершенствование технологий обработки грузов. Общая пропускная способность казахстанского логистического узла на Каспии увеличилась с 19,5 млн. до 26,5 млн. тонн в год. Создана инфраструктурная увязка с морским портом Алят (Азербайджан) с выходом на новую железнодорожную линию Баку - Тбилиси - Карс, обеспечен прямой выход на

² ТОО «Актауский морской северный терминал» находится на территории порта Актау. Порт Баутино грузовой район (филиал) входит в состав АО «Национальная компания «Актауский международный морской торговый порт».

Турцию и страны Средиземноморья.

Таблица 12 - Перевалка грузов через порт Актау отечественными перевозчиками,
тыс. тонн

Виды грузов	2014		2015		2016		2017		2018	
	Всего	ОП	Всего	ОП	Всего	ОП	Всего	ОП	Всего	ОП
Нефть	5954	4158	3 521	2 214	2278	1659	1277	957	2089	1881
Металл	1230	3	1 071	47	1268	49	353	-	188	6
Зерно	686	98	501	68	528	35	495	50	824	142
Паромные грузы	1968	-	466	-	1124	-	701	-	96	-
Другие Грузы	429	47	338	46	265	20	147	3	356	4
ИТОГО	10267	4307	5 897	2 375	5463	1763	2973	1010	3553	2033

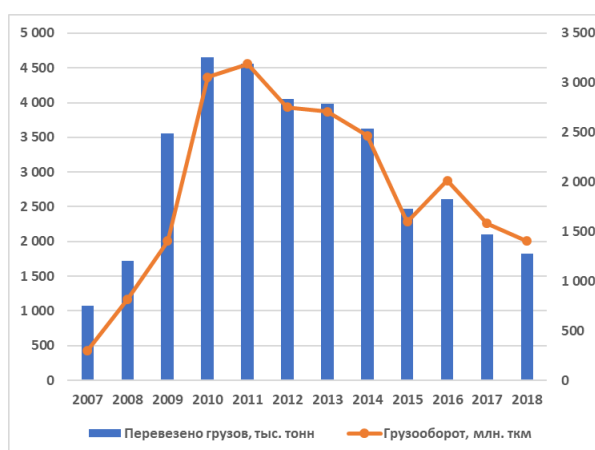
Примечание: аналогичные статистические данные за 2009-2013 гг. отсутствуют

Источник: Комитет статистики Министерства национальной экономики Республики Казахстан

Общий объем перевалки грузов в морских портах Казахстана в 2018 г. вырос на 14%. Перевалка контейнеров и зерновых культур возросла в более чем два раза, металлопродукции снизилась на 43%, прочих грузов на 16%.

Доля Казахстана в морской транспортировке грузов на Каспии составляет 21%. Её снижение на 7% к 2014 г. вызвано ростом поставок нефти по трубопроводам. В 2007-2010 гг. объем перевезенных грузов морским транспортом вырос в 4,3 раза и составил 4 655,0 тыс. тонн. Вместе с тем, начиная с 2011 г., произошло снижение перевозок грузов более чем в два раза и по итогам 2018 г. этот показатель составил 1 829,5 тыс. тонн. Годовой грузооборот морского транспорта в 2007-2011 гг. вырос в 9,2 раза до уровня 2 752,8 млн. ткм. Однако, вследствие сокращения объемов перевозок грузов, начиная с 2012 г., этот показатель также снижался и составил в 2018 г. 1 406,2 млн. ткм.

Как показал анализ, в направлении стран Прикаспийского региона, Персидского залива и Юго-Восточной Азии имеется потенциал для увеличения грузопоток в ежегодном объеме от 20 млн. до 40 млн. тонн грузов. Дальнейшее развитие инфраструктуры и морского флота позволят довести фактические показатели до уровня номинальной пропускной способности, что будет способствовать приросту грузоперевозок в среднесрочной перспективе.



Примечание: составлен авторами исследования на основе данных Комитета статистики Министерства

В Прикаспийском регионе произошло общее сокращение объемов перевозок, что привело к повышению конкуренции с зарубежными морскими флотами и портами поставщиками сервисных услуг морского транспорта. По мере усиления конкуренции за грузопотоки страны региона развивают собственные флоты и применяют такие меры государственной поддержки, как льготные ставки кредитования (Россия), инвестиционные субсидии и государственное софинансирование (Россия, Азербайджан, Туркменистан), льготные условия обслуживания в портах (Иран), льготные условия операционного лизинга, предлагаемые специализированными лизинговыми компаниями, таможенные льготы (Россия). Это создает неравные условия для морских портов Казахстана.

Основными направлениями перевозок грузов морским транспортом с использованием портов на Каспии являются:

- иранское направление - прямое водное сообщение с экспортно-импортными и транзитными грузами в Иран и в страны Персидского залива;
- российское направление прямое водное сообщение с портами России в Каспийском и Азовском бассейнах;
- Черноморско-Средиземноморское направление прямое водное сообщение посредством канала Волго-Дон, смешанное железнодорожно-паромное сообщение Баку Батуми/Поти с экспортно-импортными и транзитными грузами страны Закавказья и Черноморско-Средиземноморского бассейна;
- северное направление прямое водное сообщение посредством канала Волго-Балт с экспортно-импортными и транзитными грузами в страны Балтийского бассейна.

Таким образом, грузовую базу для казахстанских портов на Каспии можно классифицировать следующим образом:

- экспортный груз с номенклатурой грузов: нефть, металлопродукция, зерно, цветные металлы, кокс, асбест, цинковый концентрат;
- импортный груз с номенклатурой грузов: продукты питания, строительные материалы, химическая продукция, контейнеры, негабаритное оборудование, колесная техника, товары народного потребления;
- транзитный груз с прогнозируемой номенклатурой грузов: контейнерные грузы, потребительские товары, металлопродукция уральских комбинатов России, сельхозпродукция, глинозем, негабаритные грузы, оборудование.

В перспективе рост экспортно-импортных и транзитных грузопотоков, а также контейнерных перевозок зависит от развития китайской инициативы «Один пояс, один путь». По статистике Министерства коммерции КНР, объем торговли Китая с участниками инициативы «Один пояс, один путь» в 2018 г. достиг отметки в \$1,3 трлн. В годовом исчислении рост торговли составил 16,3%. Реализация инициативы «Один пояс, один путь» позволит Казахстану стать крупнейшим в регионе транзитным хабом и откроет новые направления сотрудничества Казахстана с Китаем и другими странами Евразийского материка.

В качестве внутренних перевозок на Каспии следует отметить реализуемые инвестиционные проекты в казахстанском секторе Каспийского моря, в частности, перевозки крупногабаритных тяжеловесных грузов для реализации масштабного проекта будущего расширения (ПБР) ТОО «Тенгизшевройл». Часть крупногабаритных грузов для ПБР производится на казахстанских морских причалах и терминалах, доставляются в специально построенный для ПБР разгрузочный терминал Прорва, находящийся в Жылыойском районе Атырауской области. Поскольку казахстанский участок Каспийского моря является мелководным (глубина от 2,5 до 3 м), для работы используются специально построенные буксиры ТОО «НМСК «Казмортрансфлот». При ограниченных глубинах в районе проведения работ предъявляются повышенные требования к мощности и габаритам судов. Буксиры оснащены передовой техникой для выполнения всего спектра вспомогательных морских операций, но работать на них могут только прошедшие обучение и знающие специфику региона моряки. В рамках проекта компания «Казмортрансфлот» осуществит транспортировку порядка 75 модулей для строительства завода нового поколения.

В целях реализации ПБР добывающих мощностей на месторождении Тенгиз построены морская база и канал в районе полуострова Прорва для поставки морским путем сверхгабаритных грузов, оборудования и материалов. Согласно постановлению Правительства Республики Казахстан от 23 октября 2017 г. № 672 морской участок Прорва определен местом, где осуществляется пропуск через государственную границу Казахстана. Пункт пропуска не ограничен ни по времени, ни по видам грузов. Компания «Тенгизшевройл» имеет технические возможности для оказания услуг, предусмотренных для морских портов, однако не обладает статусом морского порта или терминала.

В районе Западная Прорва сооружен морской терминал, рассчитанный на получение водным путем крупногабаритных грузов для строительства завода третьего поколения к 2022 году. Работы по дноуглублению, обследованию территории и устройства островов отвала грунта производятся компанией «Ван Оорд» (Нидерланды). В общей сложности будет вынуто примерно 18 млн. куб. м морского грунта. Такие дноуглубительные работы в акватории Каспия ранее не производились, за исключением работ на месторождении Кашаган. Морской канал к терминалу имеет длину 71 км и предназначен для захода барж в Прорву. По обеим сторонам канала предусматривается устройство в шахматном порядке 30 островов отвала грунта. В строительство терминала 90% средств вложено компанией «Тенгизшевройл», 10% компанией «Тениз Сервис». Терминал разгрузки грузов займет территорию 15 га, где будет сооружено четыре причала, а также склады и другие вспомогательные объекты. Он предназначен для разгрузки модулей и грузов общего назначения. Другой терминал для хранения грузов расположится на площади 12 га. В рамках ПБР сооружается насыпная дорога длиной 14 км.

Согласно постановлению Правительства от 29 апреля 2011 г. № 462 Национальным морским перевозчиком является ТОО «НМСК «Казмортрансфлот», которое специализируется на морских перевозках сырой нефти в Каспийском, Черном и Средиземном морях, транспортирует сухие грузы и предо-

ставляет услуги сервисного флота. Компании принадлежит крупнейший современный флот Казахстана из 26 судов различных типов, состоящий из танкерных и буксирных судов, а также судов для перевозки крупногабаритных грузов и барж различного назначения. Компания предоставляет во фрахт суда для перевозки наливных и сухих грузов (зерно, металл, контейнеры и др.).

Производственные показатели ТОО «НМСК «Казмортрансфлот» по транспортировке грузов увеличились с 367 тыс. тонн нефти в 2017 г. до 1 874 тыс. тонн в 2018 г. За первое полугодие 2019 года перевезено 287 тыс. тонн нефти, 53 тыс. тонн сухих грузов (ячмень, барит, цемент) и 494 FEU контейнеров. ТОО «НМСК «Казмортрансфлот» за 9 месяцев 2019 г. перевыполнила план транспортировки нефти в Черном и Средиземном морях на 297%. Компанией транспортировано 8 372 тыс. тонн грузов. С начала работы фидерной линии в апреле 2019 г. до 30 сентября 2019 г. по маршруту Актау - Баку Актау совершено 25 круговых рейсов. Всего транспортировано 2 389 ед. контейнеров. Судном «Бекет Ата» перевезена 3 005 тонн пшеничной муки из порта Варна (Болгария) в порт Бандырма (Турция) по контракту на разовую перевозку. Следующим рейсом груз (5 109 тонн алюминия) на этом же судне перевезен из порта Новороссийск в порт Гебзе (Турция). В Каспийском регионе судами компании транспортировано 500 тыс. тонн нефти. Танкера компании перевозят нефть с месторождения Корчагин (российский сектор каспийского шельфа) до порта Баку по контракту, который действует до 2021 г. с возможностью его продления. В период 2001-2018 гг. компания транспортировала 71,4 млн. тонн углеводородов по Каспию, став доминирующим перевозчиком. На её долю приходится более 60% транспортировки нефти по Каспию. С 2008 г. компания вышла на мировой рынок, начав работу в Черном и Средиземном морях. За 10 лет в открытых водах транспортировано 34,2 млн. тонн нефти и нефтепродуктов. Согласно стратегии компании на 2014-2022 гг. планируется строительство / приобретение двух железнодорожных паромов. Это намерение включено в государственную программу инфраструктурного развития «Нурлы жол» на 2020-2025 гг.

ТОО «НМСК «Казмортрансфлот» рассматривает возможность создания стратегического партнерства с крупной международной компанией, имеющей опыт в обслуживании шельфовых месторождений с применением инновационных технологий. Компания планирует сотрудничать с казахстанской управленческой компанией «КМГ drilling and service» по обслуживанию казахстанских буровых установок «Каспиан Эксплорер» и «Сэтті», в т.ч. осуществление технического менеджмента морских буровых установок, предоставление услуг морских буровых установок в едином пакете с необходимыми судами поддержки морских операций.

В рамках проведения работ ТОО «Тенгизшевройл» по реализации ПБР месторождения Тенгиз ТОО «НМСК «Казмортрансфлот» планирует модифицировать имеющиеся баржи-площадки для транспортировки модулей с Черного моря через внутренние водные пути России на Каспий.

Рынок услуг сервисного флота находится на стадии формирования, исходя из условий, задач и этапов освоения месторождений углеводородного сырья

в казахстанском секторе Каспийского моря. Интенсивное освоение морских месторождений ставит вопрос о создании собственного флота специализированных судов для морских работ. Разнообразие условий и множественность задач определяют различные технические средства, необходимые для освоения морских месторождений нефти и газа. Рост морской нефтедобычи в казахстанском секторе Каспийского моря способствует активизации работ по бурению новых скважин, строительству морских добывающих платформ и совершенствованию технических средств морской нефтедобычи, для чего требуются вспомогательные и специализированные сервисные суда в средней долгосрочной перспективе. В частности, имеется спрос на суда снабжения, аварийно-спасательные суда, баржи снабжения для бурения, баржи для перевозок негабаритных грузов, наливные баржи, ледоколы, трубоукладочные суда, экологические и пожарные суда, плавгостиницы, пассажирские суда, морские нефтемусоросборщики, специализированные суда для ликвидации аварийных разливов нефти и другие типы судов. В целях определения потребности количества вспомогательного флота необходима разработка единой стратегии дочерних и зависимых организаций АО «НК «Казмунайгаз» по освоению морских месторождений казахстанского сектора Каспийского моря.

В настоящее время в Каспии, кроме ТОО «НМСК «Казмортрансфлот», оперирует ряд других судоходных компаний, предоставляющих различные услуги (каботаж) вспомогательного флота: Caspian Offshore Construction, Wagenborg Deniz, BUE, Caspian Service Group, Казахстанкаспийшельф, Аджип ККО и др. Они в основном зарегистрированы с иностранным участием. Крупные судоходные предприятия с большим количеством собственного флота обслуживают Северокаспийский проект (СКП) на основе долгосрочных контрактов. Кроме того, много судов зарегистрировано в Государственном бербоутчартерном реестре судов, т.е. флот (в основном старой постройки) заводится на Каспий под конкретный проект или вид работ на определенный срок.

Параллельно с казахстанским сектором Каспийского моря в настоящее время ведутся работы по нефтегазовым проектам в других Прикаспийских государствах. Россия, Азербайджан и Туркмения активно осваивают свои морские месторождения и по некоторым проектам проводятся работы по обеспечению производственной добычи (Корчагино, Филановское, Чираг 1, Азери, Челекен, Зарит и т.д.). В отличие от казахстанского сектора Каспийского моря в данных регионах заключаются долгосрочные контракты периодом до пяти лет, что позволяет привлечь лучшие суда, оперирующие в Каспии. В результате на казахстанские проекты (за исключением СКП) флот достается по остаточному методу и по завышенным тарифам, что влияет на качество морских услуг и общую стоимость реализации нефтегазовых проектов.

С момента основания в 2003 г. ТОО «Caspian Offshore Construction» выросло в одного из лидеров на рынке услуг сервисного флота на Каспии. Общий оборот компании за 2017 г. превысил \$84 млн. Собственный флот компании насчитывает 28 судов, включая ледокольные буксиры, буксиры ледового класса, суда для поддержки водолазных работ, научно-исследовательские суда, плавучие гостиницы, скоростные пассажирские суда, многофункциональные суда

поддержки, судно на воздушной подушке. Средний возраст флота составляет моложе восьми лет, что делает его самым современным в регионе. Большинство судов построено на верфях Европы. Помимо собственного флота, компания управляет 17 судами, принадлежащими третьим лицам, включая 12 аварийно-спасательных судов ледового класса. Общее количество флота под управлением компании составляет 45 ед. Помимо традиционных видов услуг, включающих в себя буксировку объектов, осуществление ледокольной проводки, доставку грузов, оборудования и обслуживающего персонала на буровые платформы и другие оффшорные сооружения, компания оказывает такие услуги, как поддержка в проведении водолазных работ, осуществление портовых операций различной сложности и услуги в области морского крьюинга. Компания «Caspian Offshore Construction» участвовала в ряде уникальных операций: буксировке плавучих буровых, крупногабаритных грузов и судов по внутренним водным путям России, а также между портами Турции, России, Азербайджана, Туркмении и Ирана. В группе компании трудятся порядка 900 чел., из них около 700 чел. члены экипажа судов.

Одним из приоритетов развития морской инфраструктуры и увеличения грузооборота через территорию Мангистауской области является наращивание объемов контейнерных перевозок между портами Каспийского бассейна и привлечение новых видов груза. Большое внимание уделяется развитию ТМТМ, который ориентирован на поток грузоперевозок между Казахстаном, Китаем, Юго-Восточной и Центральной Азией, Турцией и странами Южной Европы. В результате реализации программы «Нурлы жол» сформирован транспортный маршрут через порт Актау, потенциал которого достигает до 500 тыс. контейнеров в год.

Порт Курык, наряду с портом Актау, становится важным звеном в создаваемом крупного транспортно-логистического центра в Мангистауской области. Сегодня порт Курык включен в сеть международных транспортных коридоров. К акватории порта подведены железнодорожные и автомобильные магистрали, пропускная способность железнодорожно-паромного и автомобильного комплекса составляет более 7 млн. тонн в год. Сервисная инфраструктура с зоной таможенного обслуживания порта способна обрабатывать транспортные средства не более 30-40 минут, а ключевые объекты порта будут способствовать развитию терминально-складской инфраструктуры.

В августе 2018 г. дан старт автомобильному сообщению по маршруту порт Курык - приграничный таможенный пост Тажен, а также отправке из сухого порта Хоргос - Восточные ворота регулярного контейнерного поезда в направлении порта Курык и далее по Транскаспийскому коридору в Италию. Введенная автодорожная инфраструктура порта Курык создает новые возможности для развития транзитных перевозок автотранспортом. Транскаспийский маршрут через Курык обеспечивает эффективную логистику доставки грузов из Китая, Центральной Азии (Узбекистана, Кыргызстана, Таджикистана), Урало-Сибирского региона России в Турцию и Европу и обратно, что позволит Казахстану увеличить доходы от транзитных перевозок до \$5 млрд. в год.

Порт Курык придаст новый импульс развитию транзитно-транспортного

потенциала Казахстана в рамках участия в китайской инициативе «Один пояс, один путь».

Три современных каспийских порта Актау, Северный, Курык взаимно дополняют друг друга и открывают новые перспективы для Прикаспийского региона. В среднесрочной перспективе требуется развивать перерабатывающие производства и сервисный сектор, привлекать транснациональные компании, использовать новейшие технологии. Это будет способствовать диверсификации экономики и подъему туристской индустрии в Мангистауской области. Важной задачей становится разработка комплексного плана по созданию и развитию дополнительных производств и сервисного сектора на базе мультимодальных хабов - портов Актау, Северный, Курык.

Завершение реконструкции и сдача в эксплуатацию автомобильной дороги Бейнеу - Акжигит протяженностью 85 км в Мангистауской области в 2019 г. увеличит автомобильный транзит через порт Курык и обеспечит новое сообщение Транскаспийского коридора с Узбекистаном и другими странами Центральной Азии. Этот участок входит в состав международного транзитнотранспортного коридора Ташкент - Бейнеу - Атырау Астрахань с выходом в Прикаспийский регион и страны Европы. После реконструкции пропускная способность автодороги, по оценкам специалистов, будет увеличена почти в 7 раз и составит около 7 тыс. автомобилей в сутки, а скорость движения увеличится с 50 до 100 км в час. Новая автодорога является самым коротким маршрутом, позволяющим доставлять продукцию стран Центральной Азии в Россию, на Кавказ и в Европу. Она будет способствовать увеличению грузопотока через порт Курык.

Вместе с тем, необходимо строительство автодороги Бейнеу Бозой - Саксаульская, чтобы грузопоток шел из Казахстана в Центральную Азию, до г. Алматы или Сарыагаша по казахстанскому направлению. Это позволит больше использовать отечественные возможности для внутренних и транзитных перевозок автотранспортом. Реализация этого проекта позволит увеличить транзит с использованием автотранспорта (в среднем 100-150 фур в сутки) из порта Актау в гг. Алматы, Астану, Шымкент, Бишкек, а также транзит автотранспортом из Китая в направлении Ирана, Азербайджана, Турции, Европы. Нужно учитывать, что росту транзитных перевозок по рассматриваемому маршруту способствует международный автомобильный коридор Западная Европа - Западный Китай. Ввод в эксплуатацию автодороги Бейнеу - Бозой Саксаульская приведет к снижению проезда в среднем на 1 500 км и сокращению времени доставки грузов на 2-3 сутки. Существует угроза потери трафика транзитного автотранспорта через Казахстан в пользу Узбекистана и Туркменистана. Узбекистан открывает свои автодороги в пользу транзита грузов. Подобным образом может поступать и Туркменистан. Поэтому в Казахстане сохраняется насущная необходимость в пользу строительства автодороги Бейнеу - Бозой - Саксаульская. Следует отметить, что вдоль участки данной автодороги построен и используется магистральный газопровод Бейнеу - Бозой Саксаульская. Частично построена вдоль трассы также линия ВОЛС, СКАДА магистрального газопровода. Имеются планы строительства линии ЛЭП 500 кВт Бейнеу - Бозой Саксауль-

ская. Таким образом, имеются все предпосылки для создания технологического коридора Бейнеу - Бозой Саксаульская (Шалкар).

В 2019 г. введена в эксплуатацию автодорога на участке Бейнеу-Актау протяженностью 592 км, который строили 12 лет. Если раньше машины по этому участку ездили по 2-3 суток, то теперь могут преодолеть всего за один день. Благодаря реконструкции автодороги, интенсивность движения выросла в несколько раз. Трасса упростила экспорт казахстанских товаров и увеличила транзитные перевозки грузов из Китая, Узбекистана, Кыргызстана. В Мангистауской области до 2026 г. планируется построить 669 км трассы - 500 км трассы Бейнеу Шалкар и 169 км трассы Жанаозен граница Туркменистана.

Внутренний водный транспорт используется на нескольких судоходных реках и водохранилищах, где имеется сеть внутренних портов, гидротехническая инфраструктура и речной флот. Данным транспортом перевезено в 2018 г. 1,03 млн. тонн. Грузоперевозки внутренним водным транспортом за 10 лет уменьшились на 14,5%.

Внутренние водные пути являются путями общего пользования и находятся в государственной собственности. Их содержание и эксплуатацию осуществляют семь республиканских государственных казенных предприятий водных путей, которые расположены в гг. Усть-Каменогорске, Семипалатинске, Павлодаре, Уральске, Атырау, Капчагае и Балхаш, согласно доведенного им государственного заказа финансируемого из республиканского бюджета.

Таблица 13 - Основные показатели внутреннего водного транспорта

Показатель	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Перевозки грузов, тыс. тонн	900,9	1120	1082	1290,7	1106,5	1 320,8	1 218,9	1188,6	1 649,4	1037,8
Грузооборот, млн. ткм	56,9	79,4	78,5	61,9	32,3	26,6	30,9	21,4	26,0	37,5
Перевозки пассажиров, тыс. человек	90,2	108,2	112,9	98,8	92,7	67,2	48,5	90,4	58,7	81,2
Пассажиروоборот, млн. пкм	1,5	3,4	1,9	1,9	0,9	1,2	0,4	1,2	0,7	0,6

Источник: Комитет статистики Министерства национальной экономики Республики Казахстан

Подвижной состав внутреннего водного транспорта в количественном отношении не сильно изменился за период 2009-2018 гг. По данным на 2018 г., он включает 160 различных видов судов.

Таблица 14 - Наличие подвижного состава внутреннего водного транспорта

Показатели	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Всего судов	157	158	148	152	151	142	141	179	171	160
в том числе:										
самоходные грузовые суда	12	12	12	10	12	12	8	9	9	9
Сухогрузные	10	10	10	8	10	10	8	9	9	9
Наливные	2	2	2	2	2	2	-	-	-	-

Баржи	71	71	60	59	54	51	53	69	66	56
Сухогрузные	61	61	57	56	52	49	51	61	58	50
Наливные	10	10	3	3	2	2	2	8	8	6
буксиры, толкачи	51	51	52	56	56	54	55	74	75	68
пассажирские, грузо-пассажирские суда	23	24	24	27	29	25	25	27	21	27

Источник: Комитет статистики Министерства национальной экономики Республики Казахстан

Внутренние водные пути в Казахстане классифицируются на три категории водных бассейнов:

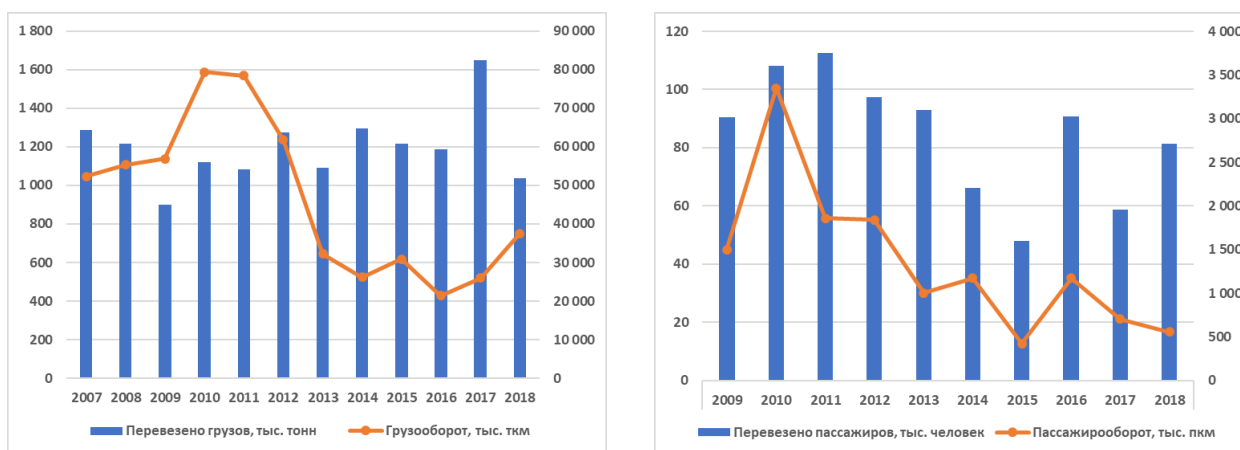
- категория «О»: озера Балхаш, Зайсан, водохранилища Капчагайское, Бухтарминское;
- категории «Р»: водохранилища Усть-Каменогорское, Шульбинское;
- категория «Л»: реки Иртыш, Черный Иртыш, Урал, Или, Ишим, Сыр-Дарья, прочие каналы и реки.

Состояние габаритов судовых ходов на реках Урал, Или, Ишим, Сыр-Дарья определяются естественной водностью в бассейнах, на реке Иртыш размерами попусков воды в нижние бьефы ГЭС из Бухтарминского, Усть-Каменогорского и Шульбинского водохранилищ. Попуски определяются решением комиссии Комитета по водным ресурсам Министерства сельского хозяйства.

Речное судоходство осуществляется в бассейнах рек Иртыш, Урал, Кигач, Ишим, Или, Капчагайском водохранилище и озере Балхаш. Общая протяженность эксплуатируемых участков водных путей составляет 4 080,9 км, из которых на 4 040,5 км реализуются мероприятия по обеспечению безопасности судоходства. В настоящее время все судоходные внутренние водные пути в Казахстане практически освоены. Освоение мелководных участков в верховьях судоходных рек и их притоков путем углубления дна в обозримой перспективе не предусматривается. В целом, реки Казахстана маловодны. Для обеспечения на них условий безопасного судоходства необходимы ежегодные затраты значительных бюджетных средств.

Основными инфраструктурными подразделениями на водном транспорте Казахстана являются порты и пристани, расположенные на главных водных магистралях в развитых промышленных центрах. Основными действующими речными портами в бассейне реки Иртыш являются Павлодарский, Семипалатинский, Усть-Каменогорский и Бухтарминский. На реке Урал расположены два порта: речной порт Уральск и порт Атырау имеющий статус устьевого. Перевозки по реке Или и озеру Балхаш обслуживают порт Капчагай и пристань Балхаш. В г. Петропавловске на реке Ишим имеется механизированная пристань. Речные порты и механизированные пристани являются специализированными предприятиями, обеспеченными причальным фронтом, перегрузочными механизмами и складскими помещениями, необходимой инфраструктурой. Все они обустроены для осуществления перевалки грузов, перевозимых в смешанном сообщении с использованием других видов транспорта. Все предприятия речного транспорта приватизированы, принадлежат различным акционерным обществам и частным лицам. Объем перевозок по рекам Иртыш и

Жайык резко сократился, а в Балхаш-Илийском бассейне перевозки почти не осуществляются. В последние годы вследствие экономического кризиса и снижения уровня перевозок объем переработки грузов в портах резко сократился. Систематическое отсутствие средств на обновление и восстановление портового хозяйства привело к моральному и физическому износу основных фондов. Современное состояние портово-пристанского хозяйства (за исключением АО «Павлодарский речной порт») можно оценить как кризисное. Портальные краны в основном разукомплектованы, малая механизация отсутствует.



Источник: составлен авторами исследования на основе данных Комитета статистики Министерства национальной экономики Республики Казахстан

Рисунок 6 - Объем услуг внутреннего водного транспорта Казахстана в 2009-2018 гг.

Внутренние водные пути Казахстана имеют большой потенциал для своего развития. Раньше по ним перевозили до 16-18 млн. тонн различных грузов. Согласно традиционной схеме из Казахстана в Россию речным транспортом доставлялся щебень, галька, а в обратном направлении лес. Сегодня изменилась структура бизнеса. Поэтому требуются меры государственной поддержки для возрождения этих межграницных товарных потоков. Одно дело - перспектива грузовых перевозок, другое дело - пассажирские перевозки. Для перевозок грузов и пассажиров в рамках ЕАЭС могут использовать водные пути, начиная с озера Зайсана и государственной границы с Китаем и заканчивая г. Омском с выходом через Обскую губу на Северный морской путь.

По данным МИИР, за последние пять лет объем перевозок речным транспортом увеличился на 40%, или с 1,1 млн. до 1,65 млн. тонн, в т.ч. с 40 тыс. до 200 тыс. тонн в экспортном сообщении в Россию. Вместе с тем, в 2010-2016 гг. показатели грузооборота внутреннего водного транспорта снизились в 3,7 раза до 21,4 млн. ткм, что обусловлено сокращением дальности перевозок. По итогам 2017-2018 гг. наметилась тенденция роста грузооборота.

Большая часть перевозок на внутреннем водном транспорте осуществляется по трансграничной реке Иртыш между гг. Павлодар и Омск. Соглашение от 5 июня 2001 г. между правительствами Казахстана и России определяет правовые основы организации и условий перевозок грузов и пассажиров казахстанскими и российскими судами только в бассейне реки Иртыш, тем самым

соглашение является ограниченным пределами бассейна реки Иртыш, не позволяя осуществлять перевозки и транзит по внутренним водным путям России.

На Евразийском межправительственном совете государствами-членами ЕАЭС 1 февраля 2019 г. в г. Алматы подписано Соглашение о судоходстве, которое позволит увеличить к 2023 г. перевозки из России по реке Иртыш с 261 тыс. до 1 млн. тонн, на Урало-Каспийском водном бассейне с 55 тыс. до 350 тыс. тонн. Казахстанские суда получают возможность осуществлять проход не только по реке Иртыш, но и по реке Обь вплоть до залива Обская губа в Карском море.

Основные проблемы речного транспорта: недостаточное количество и высокий износ объектов береговой инфраструктуры на судоходных водных путях, предназначенной для погрузочно-разгрузочных операций, а также судоходных шлюзов, изношенность государственного технического флота.

В настоящее время в судовых реестрах страны зарегистрировано порядка 300 судов, на которых работает порядка 1,5 тыс. чел. судового состава. Положительная динамика отмечается в развитии кадрового потенциала в составе экипажей судов. Так, по сравнению с 2014 г. доля граждан Казахстана в плавсоставе увеличилась с 51% до 60%, на уровне командного состава с 28% до 42%. Рядовой состав почти полностью состоит из граждан Казахстана.

По Закону «О торговом мореплавании» с 2020 г. иностранцы и лица без гражданства не могут занимать должности капитана судна, старшего помощника капитана и старшего механика на казахстанских судах. Следует отметить, что ранее положение данного закона о снятии запрета на иностранных граждан возглавлять основу командного состава судна продлевалось несколько раз. В последний раз продлено до 2025 г.

В 2012 году создана Казахстанская морская академия (КМА) с целью подготовки специалистов в сфере морского транспорта, которых не хватает в Казахстане. КМА основана на базе Казахстанско-Британского технического университета (КБТУ) при спонсорской поддержке ТОО «Тенгизшевройл» и в партнерстве с международной морской-школой STC-Group (Нидерланды). КМА оснащена передовой лабораторией и оборудованием для прохождения практических элементов морского образования. Для КМА построен многофункциональный комплекс с мастерскими, оснащенными оборудованием для ремонта и обслуживания двигателей и вспомогательных установок на кораблях. Оснащение КМА является одним из лучших в СНГ. Учебный план разработан на основе конвенции правил дипломирования и несения вахты для моряков (ПДНВ), т.е. соответствует международным требованиям. С 2016 года КМА осуществляет ежегодный выпуск кадетов. В планах КМА выпускать 25 кадетов в год: 12-13 судомехаников, 12-13 судоводителей. Студенты КМА проходят подготовку в тренажерных центрах России и Азербайджана. Первый выпуск из 15 кадетов получили профессиональные дипломы моряка в Омане, пройдя сертификацию согласно международным требованиям Конвенции ПДНВ. Выпускники КМА формируют группу высококвалифицированных и компетентных моряков, способных работать на судах в любой точке мира.

Кроме КМА, морские кадры в Казахстане готовят в Каспийском государственном университете технологий и инжиниринга имени Есенова, где на морском образовании обучается порядка 60 кадетов.

В Казахстане отсутствует анализ потребности специалистов морского транспорта, что является проблемой при подготовке морских кадров. Другая проблема состоит в недостаточном финансировании образовательных программ. Профессиональные курсы моряков являются трудоемким и дорогостоящим учебным процессом. Поэтому их приходится закупать за рубежом, тем более Казахстан не может выдавать подтверждения и дипломы. Немаловажной проблемой является необходимость прохождения кадетами стажировки в зарубежных судоходных компаниях и выхода в океанское плавание.

В целях международного признания казахстанских дипломов законодательство страны приведено в соответствие с международными требованиями, в частности, с Конвенцией ПДНВ, где прописано, каким навыкам должен соответствовать специалист в сфере морского транспорта, начиная от рядового матроса и заканчивая капитаном корабля. В декабре 2018 г. в Международную морскую организацию внесена заявка от Морской администрации порта (МАП) для включения Казахстана в «Белый список» по вопросам подготовки и дипломирования моряков. В Казахстане осуществляется регистрация судов в государственных судовых реестрах и выдача документов морякам. В частности, с 2015 года выдается удостоверение личности моряка, с 2018 года - мореходная книжка, с 2019 года планируется начать выдачу профессиональных дипломов, их подтверждений и льготных разрешений.

Таким образом, национальная система образования морских специалистов не готова, Казахстан не вошел в «Белый список», не выполняются полностью требования ПДНВ, потому что стоимость гранта не соответствует условиям обучения по требованиям ПДНВ. Предстоит выполнить задачи ПДНВ по увеличению стоимости гранта, обеспечению плавательной практики, приобретению учебного судна, водоизмещением больше 500 тонн. Важно обеспечить признание дипломов кадетов, прошедших обучение в Казахстане, со стороны других морских администраций. Опыт соседней России показывает, что важно сохранить программы специалитета для морских специальностей, чем реализация бакалавриата.

В 2019 г. принят Закон «О внесении изменений и дополнений в некоторые законодательные акты Республики Казахстан по вопросам транспорта», в соответствии с которым в действующее законодательство внесены поправки, направленные на реализацию рекомендаций Международной морской организации. Эти рекомендации получены по итогам обязательного аудита, проведенного в Казахстане в феврале 2017 г. В частности, введено разграничение контрольных функций МАП в зависимости от флага судна. Кроме того, включены поправки, позволяющие портам предоставлять казахстанским судам скидки на услуги портов. В результате это позволит Национальному морскому перевозчику предоставлять более конкурентные тарифные ставки на перевозку и увеличить долю в морской перевозке грузов. Поправки ограничат эксплуатацию старых судов возрастом свыше 25 лет. В рамках повышения уровня безопасности

плавания судов в акватории портов планируется применить к судам возрастом свыше 25 лет надбавочные коэффициенты на тарифы порта.

В области безопасности судоходства имеются достижения. В частности, создана МАП, на базе которой систематизированы контрольно-надзорные функции на морском транспорте. МАП осуществляет функции государственного портового контроля в морских портах Актау, Северный, Курык и контроля над использованием государственного флага. В 2017 г. в Казахстане организован морской навигационный центр, основной задачей которого является обеспечение навигационной безопасности посредством систем управления движения судов. В настоящее время данная система успешно функционирует в порту Северный, где дислоцируются суда вспомогательного флота. Завершено строительство СУДС в порту Курык, построенного в рамках второй фазы развития паромного комплекса.

Выводы. В целях развития водного транспорта Казахстана необходимо:

- обеспечить дальнейшее развитие инфраструктуры и морского флота с доведением фактических показателей до уровня номинальной пропускной способности;

- обеспечить развитие морского флота Казахстана и повышение его конкурентоспособности, используя различные меры государственной поддержки (государственное финансирование, инвестиционные субсидии, льготные ставки кредитования, льготные условия обслуживания в портах, льготные условия операционного лизинга, таможенные льготы и др.);

- продолжить участие Казахстана в реализации китайской инициативы «Один пояс - один путь» в целях увеличения экспортно-импортных и транзитных грузопотоков с использованием водного транспорта Казахстана и превращения страны в крупнейший региональный транспортно-логистический и транзитный хаб;

- продолжить реализацию крупных инвестиционных проектов в казахстанском секторе Каспийского моря (проект будущего расширения ТОО «Тенгизшевройл» и др.) с вовлечением казахстанских морских перевозчиков по принципу «свой груз, свой флот»;

- создать стратегическое партнерство ТОО «НМСК «Кармортрансфлот» с крупной международной компанией с опытом обслуживания шельфовых месторождений углеводородного сырья и применением инновационных технологий;

- обеспечить развитие рынка услуг сервисного флота Казахстана путем разработки единой стратегии дочерних и зависимых организаций АО «НК «КазМунайГаз» по освоению морских месторождений казахстанского сектора Каспийского моря, создания собственного флота специализированных и вспомогательных сервисных судов для различных морских работ, перехода к заключению долгосрочных контрактов с периодом до пяти лет;

- модифицировать баржи-площадки, принадлежащие ТОО «НМСК «Кармортрансфлот», для транспортировки модулей с Черного моря в Каспийское море через внутренние водные пути России;

- разработать комплексный план создания и развития дополнительных

производств и сервисного сектора на базе мультимодальных хабов - портов Актау, Северный, Курык, а также продолжить наращивать объемы контейнерных перевозок и привлечение новых видов грузов в этих трёх морских портах;

- построить автодорогу Бейнеу - Бозой - Саксаульская;

- принять меры государственной поддержки для возрождения межграницных товарных потоков по внутренним водным путям между Казахстаном и Россией, начиная от озера Зайсан и государственной границы с Китаем и заканчивая г. Омском с выходом через Обскую губу на Северный морской путь;

- увеличить количество и модернизировать объекты береговой инфраструктуры на судоходных водных путях, судоходных шлюзов, обновить государственный технический флот;

- провести анализ потребности специалистов морского транспорта, изыскать источники финансирования образовательных программ, организовать профессиональные курсы моряков с выдачей сертификатов и дипломов, а также стажировки кадетов в зарубежных судоходных компаниях и выхода в океанское плавание;

- продолжить работу по включению Казахстана в «Белую книгу» по вопросам подготовки и дипломирования моряков;

- обеспечить соблюдение в Казахстане задач и требований конвенции правил дипломирования и несения вахты (ПДНВ) для моряков, рекомендаций Международной морской организации по итогам обязательного аудита, проведенного в феврале 2017 г.

1.9. Комплексный анализ развития транспортной логистики

АО «НК «Казахстан Темир Жолы» (КТЖ) трансформируется в национального транспортно-логистического оператора международного уровня и реализует инициативы, направленные на развитие ТЛК Казахстана, рост в сегменте транзитных и мультимодальных транспортно-логистических услуг за счет развития новых компетенций и интеграции услуг в единый логистический сервис; выход на новые сегменты рынка и предложение новых транспортных «продуктов»; модернизацию транспортной инфраструктуры; формирование внутренней и внешней сети транспортно-логистических центров (ТЛЦ); развитие сухогрузного флота; формирование партнёрств и альянсов; институциональное развитие международных транспортных коридоров.

КТЖ занято реализацией проектов строительства:

- «сухого порта» и инфраструктуры на территории СЭЗ «Хоргос - Восточные ворота»;

- паромного комплекса в порту Курык, связанного новой железнодорожной линией Боржакты-Ерсай с магистральной железнодорожной сетью;

- внутренней и внешней сети ТЛЦ в центрах зарождения и дистрибуции грузопотоков на евразийском континенте.

В состав группы компаний КТЖ входит АО «KTZ Express» в качестве

мультимодальной транспортно-логистической компании. КТЖ является 100% акционером этой компании. АО «KTZ Express» оказывает на рынке полный спектр транспортно-логистических услуг во всех видах сообщений, интегрирует перевозки железнодорожным, морским, авиа и автотранспортом с использованием портовой и аэропортовой инфраструктуры, сети складов и терминалов. АО «KTZ Express» оперирует собственным парком специализированных контейнеров с климатическим режимом и предлагает всесезонный сервис поставки грузов, требующих особого температурного режима, в любую точку мира.

В настоящее время ведется работа по реализации проекта по глобальной инфраструктурной интеграции и формированию внешней терминальной сети на рынках Европы и Азии, выстраивается сеть центров консолидации и дистрибуции грузопотоков с обеспечением выхода к мировому океану. Внешняя терминальная сеть разворачивается в точках консолидации и дистрибуции грузопотоков в Китае, России, Европе, Турции, Индии, Центральной Азии и Персидском заливе.

Казахстан присутствует в терминальной инфраструктуре порта Ляньюньган на восточном побережье Китая. На его территории введен в действие построенный в декабре 2014 г. собственный терминал и создано китайско-казахстанское СП для привлечения и консолидации грузопотоков в ЮВА и порты Китая и в обратном направлении. Терминал предоставляет полный спектр логистических услуг, в т.ч. услуги по погрузке и выпуску контейнеров, складированию, таможенному оформлению. Совместно эксплуатируемый сухогрузный терминал в порту Ляньюньган обеспечивает перевалку грузов, перевозимых в Евразию. Сегодня предлагается перевозка грузов в блок поездах из Ляньюньгана (КНР) в Алматы за 5-6 дней, в Дуйсбург (Германия) 15-16 дней. Создание логистической и торговой платформы в порту Ляньюньган способствует развитию транспорта в направлении Казахстана, Центральной Азии, Персидского залива, Турции и Европы. Созданы коммерческие структуры в гг. Гонконге, Нанкине, Сиани, Урумчи.

Крупнейший сухой порт в Центральной Азии, через который проходят контейнерные поезда из Китая в Европу, находится в Хоргосе. Сухой порт СЭЗ «Хоргос - Восточные ворота» стал стратегическим проектом, способствующим сопряжению казахстанской программы «Нұрлы жол» с китайской инициативой «Экономического пояса Шелкового пути». В порту узкоколейная железная дорога из Китая встречается с ширококолейной железной дорогой, принятой в СНГ. Краны перемещают контейнеры с китайского поезда на казахстанский. В сутки осуществляется перегрузка 5-6 контейнерных поездов. В планах увеличение мощности порта до более 10 поездов в сутки. Морским транспортом грузы доставляются из Китая в Европу за 50-60 дней, а транзитом через Казахстан - за 14 дней. Как региональный транспортно-логистический хаб на перекрестке товарных потоков между Китаем, Европой, Центральной Азией и Закавказьем, сухой порт станет своего рода причалом для 4,4 млн. тонн грузов к 2020 г. Это открывает экономически выгодный коридор Азия - Европа Азия и интегрирует текущие инфраструктурные проекты в направлении портов Каспия.

С ростом возможностей сухого порта грузы, которые прежде пересекали

таможенный пост «Достык», перенаправляются в СЭЗ «Хоргос - Восточные ворота», где пропуск грузов занимает на 20 час меньше, чем на посту «Достык». Эффективность деятельности порта «Хоргос» достигается благодаря содействию государственной компании COSCO Shipping (КНР) и порта Ляньюньган. Крупнейший мировой морской и логистический оператор COSCO Shipping проявил интерес к СЭЗ и в мае 2017 г. приобрел 49% доли участия в этом проекте на основе трёхстороннего соглашения между КТЖ, COSCO Shipping и портом Ляньюньган. Как ожидается, привлечение мирового лидера Cosco Shipping увеличит контейнерный поток через порт до 2 млн. контейнеров.

К работе сухого порта СЭЗ «Хоргос - Восточные ворота», а также порта Актау привлечен профессиональный управляющий инфраструктурными объектами мировой портовой и терминальной оператор Dubai Port World, перерабатывающий в год порядка 60 млн. контейнеров в ДФЭ по всему миру. В СЭЗ зарегистрировано 79 участников и ведется налаживание производства.

Рост сухого порта во многом обеспечивается за счет субсидий из Китая. В будущем они существенно сократятся и железнодорожному транзиту через СЭЗ «Хоргос Восточные ворота» придется выживать в конкурентной борьбе с другими международными транспортными коридорами. Это может стать серьезным вызовом для совместного казахстанско-китайского проекта.

Порт Актау расширен в северном направлении. На его территории созданы перевалочные мощности для транспортировки сухих грузов. Со строительством паромного комплекса Курык казахстанские мощности по перевалке на Каспии увеличились с 16 млн. до 25 млн. тонн в год.

Сухой порт «Хоргос Восточные ворота» в технологической увязке с двумя железнодорожными переходами на границе с Китаем, железной дорогой Жетыген - Коргас и привлечением крупнейших транспортно-логистических операторов открыл новый этап в развитии трансконтинентальных перевозок в Евразии. Китай, Юго-Восточная Азия, Европа, Иран, Центральная Азия, Индия и Турция формирует спрос на обслуживание контейнерных грузопотоков товаров, критичных к срокам доставки. Основным драйвером роста и привлечения континентального транзита в плане стоимости, скорости и сохранности становятся контейнерные и мультимодальные сервисы по доставке грузов из Китая и ЮВА в Казахстан, страны СНГ, Центральной Азии, Европы, Персидского залива, Турцию и другие страны.

Уровень контейнеризации грузов Казахстана в 2017 г. составил 2,1% (4,3% с учетом транзита). От общего грузооборота Казахстана в экспортно-импортном и транзитном сообщении доля контейнеропригодных грузов составляет 53%, из них 95,7% перевозятся повагонными отправками - не контейнерные технологии. Необходима разработка программы дальнейшей контейнеризации экспортно-импортных и транзитных грузоперевозок.

КТЖ накоплен опыт привлечения новых транзитных грузопотоков из Китая в Европу в переориентации с морского транспорта на трансказахстанские маршруты, организации мультимодальных транспортных сервисов на свыше 20 маршрутах контейнерных поездов, осуществления пропуска более 2 тыс. поездов в год. Организованный с 2011 г. сервис скоростных контейнерных поездов

пользуется растущим спросом на глобальном транспортно-логистическом рынке. В 2018 г. объем перевозок контейнеров в направлении Азия-Европа в 100 раз превысил уровень 2011 г.

Примером эффективности наземных маршрутов через Казахстан и страны ЕАЭС являются регулярные контейнерные сообщения по маршрутам: Чунцин (КНР) - Достык - Дуйсбург (Германия) и Чэнду (КНР) - Достык - Лодзь (Польша). При этом на маршрутах достигается рекордная скорость в 13-15 суток. Эти показатели достигнуты благодаря организации слаженной логистики на всем протяжении маршрута доставки грузов, что позволяет сократить время, как на пересечение межгосударственных границ по маршруту следования за счет процедуры предварительного таможенного информирования, так и за счет взаимодействия всех участников по маршруту прохождения контейнерных поездов. В целом, по Казахстану средняя скорость составляет в пределах 1000 км в сутки и только ставится задача достижения скорости 1100 км в сутки, но этого явно недостаточно, так как на маршруте «Транс-Сиб» поставлена задача достижения 1500 км в сутки.

Целевая задача КТЖ - увеличить объем перевозок в коридоре Азия-Европа до 1 млн. контейнеров в год к 2025 г., что составит 20% от общего объема контейнерных перевозок в сегменте высокостоймых грузов в этом сообщении. Ожидается, что объемы контейнерных перевозок будут доведены до 1,7 млн. ДФЭ к 2020 г. по трем направлениям, проходящим из Китая через Казахстан в Россию и Европу, через Каспийское море на Кавказ, Турцию и Южную Европу, через Туркменистан в страны Персидского залива, а также из России в страны Персидского залива. Только на транзитных перевозках Казахстан может зарабатывать \$5 млрд. в год благодаря интеграции в международные транспортные сети. До конца 2019 г. объем транзитных контейнерных перевозок составит не менее 18 млн. тонн, в т.ч. 1 240 тыс. контейнеров.

Важную роль в увеличении транзитных перевозок, в т.ч. контейнеров, выполняет АО «Объединенная транспортно-логистическая компания - Евразийский железнодорожный альянс» (ОТЛК ЕРА). Компания является совместным предприятием железных дорог Казахстана, Беларуси и РФ. ОТЛК ЕРА и китайский логистический оператор Lanzhou Anting PIL Logistics заключили меморандум о взаимопонимании, в соответствии с которым стороны совместными усилиями развивают железнодорожные контейнерные грузоперевозки в сообщении Китай - Европа - Китай. ОТЛК ЕРА в рамках сотрудничества отвечает за транзитные перевозки от терминала к терминалу по железнодорожной колее 1520 мм, а оператор Lanzhou Anting PIL Logistics взаимодействует с китайскими клиентами. ОТЛК ЕРА вместе с КТЖ реализует комплексный план по развитию транзитного сервиса на пространстве 1520 мм за счет оптимизации порожних пробегов, планирования перевозок, а также согласованной тарифной политики стран ЕАЭС без снижения тарифов на транзит по Казахстану. В 2019 г. поезда, отправляемые компанией ОТЛК ЕРА, движутся с маршрутной скоростью 1020 км в сутки, что на 74 км в сутки выше уровня 2018 г. В 2019 г. компания намеревалась ускорить движение поездов до 1073 км в сутки.

Построены железнодорожные линии Жезказган Бейнеу, Аркалык Шу-

барколь, создающие новые транзитные возможности Казахстана и спрямляющие существующие маршруты через порты Актау и Курык в Турцию, Южную Европу и страны Персидского залива. Эти магистрали интегрируются с линией Ахалкалаки (Грузия) - Карс (Турция) и маршрутом Европа - Кавказ Азия через порты Актау, Курык, Баку (Азербайджан), Алят (Азербайджан) и Стамбул (Турция) по новому железнодорожному тоннелю Мармарай (Турция) с дальнейшим выходом в страны Европы, Ближнего Востока, Персидского залива. Казахстан придает особое значение расширению перевозок по маршруту ТМТМ, где порты Актау и Курык на Каспии служат логистическими терминалами для казахстанского экспорта и континентального транзита. Наряду с расширением мощностей порта Актау, приложены усилия для развития инфраструктуры порта Курык. В результате в порту Курык введен в эксплуатацию паромный комплекс, что даёт мощный импульс привлечению транзитных грузопотоков на ТМТМ. Для обеспечения экспортного и транзитного потенциала Казахстана на Каспийском море с увязкой сервиса в одну логистическую цепочку активно развивается сухогрузный и паромный флот.

Адаптируясь к требованиям рынка, следует переходить от железнодорожного сервиса к оказанию полного спектра транспортно-логистических услуг высокого уровня, интегрируя морские, авиа и автоперевозки, портовую, аэропортовую инфраструктуру, а также сеть складов и терминалов в единую структуру, по принципу «одного окна», создав тем самым благоприятные условия для реализации экспортного и транзитного потенциала страны.

Члены международной логистической ассоциации ТМТМ заключили договор об организации железнодорожных перевозок в Казахстане контейнерами через порты Актау и Баку. В 2019 г. участники ТМТМ подписали соглашение о взаимодействии и мерах ответственности за нарушение сроков доставки грузов при контейнерных железнодорожных перевозках в Казахстан и из него. Для наращивания контейнерных перевозок по ТМТМ с 2017 г. налажен регулярный мультимодальный контейнерный сервис посредством пропуска групповых маршрутных отправок, утверждены комплексные ставки на перевозки повагонных и контейнерных грузов через порты Курык/Актау - Баку (Алят) - Батуми/Поти, в т.ч. в/из Казахстана и Центральной Азии, в/из КНР и ЮВА в/из Азербайджана, Грузии, Узбекистана, ЕС, Турции, в т.ч. через железнодорожную линию Баку-Тбилиси-Карс по утвержденным комплексным ставкам на перевозки вагонов и контейнеров с транзитными и экспортно-импортными грузами. Реализация этих мер позволила выполнять прямые перевозки по железной дороге до южных и западных портов Турции с выходом в Средиземноморье, в т.ч. организовать контейнерные перевозки экспортных грузов (пшеница, чечевица, комбикорма) из Казахстана в Турцию и обратно в Казахстан и Центральную Азию (комплекующие автомобилей, потребительские товары, стройматериалы, химия) по маршруту ТМТМ с использованием логистических мощностей портов Актау и Курык, а также подвижного состава (контейнеров и вагонов). Мощность порта Актау и мультимодального комплекса Курык планируется довести до 27 млн. тонн грузов в год. В 2018 г. объем перевозок через эти порты вырос на 6,5 млн. тонн, или на 18% по сравнению с 2017 г. До конца

2019 г. КТЖ намерено увеличить объем перевозок грузов по ТМТМ до 5 тыс. ДФЭ, а в 2020 г. - до 40 тыс.

Новый фидерный маршрут Актау Баку запущен 16 апреля 2019 г. Он позволит ускорить перевозку транзитных грузов из Китая в Европу и наладить транспортировку казахстанского экспорта. Морским оператором данного проекта является НМСК «Казмортрансфлот». В наличии порта Актау находятся четыре фидерных судна, которые еженедельно курсируют до Баку. Вместимость каждого судна составляет 225 двадцатифутовых контейнеров, что обеспечивает погрузку грузов двух полносоставных контейнерных поездов в одно судно. Фидерное сообщение длится двое суток. На первом этапе работы фидерного сообщения производятся по 4-5 рейсов в месяц. Для привлечения обратного грузопотока из Турции, Грузии и Азербайджана в Китай КТЖ установил понижающий коэффициент. Интерес к новому сервису проявили компании Китая и Казахстана. С начала работы фидерной линии в 2019 г. совершено более 40 круговых рейсов. По маршруту Актау - Баку Актау в контейнерах перевезено 2476 ДФЭ, в обратном направлении 1524 ДФЭ. Открыли фидер на Каспии в апреле, а уже в июне он оказался полностью заполненным, что говорит о его востребованности. Наполняемость судна с казахстанской территории в последние месяцы составляет 100%. Поэтому стоит вопрос об увеличении количества судов или частоты рейсов. Для дальнейшего наращивания этой схемы нужна разработка программы контейнеризации.

Ранее 5 апреля 2018 г. по ТМТМ (Центральный коридор) как новый вид грузоперевозок открылось регулярное фидерное контейнерное сообщение на Каспийском море, организованное ЗАО «Азербайджанское Каспийское морское пароходство». Достигнув морского порта Баку, контейнеры перегружаются на фитинговые платформы, принадлежащие ЗАО «Азербайджанские железные дороги» и АО «Грузинская железная дорога», и направляются в порт Мерсин (Турция) в Средиземном море по открытому в 2017 г. железнодорожному сообщению Баку - Тбилиси - Карс.

На Черном море контейнерные грузы перевозятся через порты Констанца, Одесса, Ильичевск, Новороссийск. 20 августа 2019 г. в г. Тбилиси (Грузия) состоялось заседание рабочей группы по запуску регулярного фидерного сообщения между портами Батуми/Поти (Грузия) - Констанца (Румыния) в рамках ТМТМ. Ранее заседания этой рабочей группы проведены в гг. Нур-Султане и Констанца. Его участники согласовали технические и коммерческие аспекты проекта в портах Грузии и на контейнерных терминалах порта Констанца, на основании которых выработаны тарифные ставки на перевозки контейнеров на фидерной линии Батуми - Констанца - Батуми, определены сроки запуска фидерной линии, утвердили план действий по запуску регулярного фидерного сообщения, обсудили перспективные планы развития. Первым судном для обслуживания фидерного сообщения станет судно ЗАО «Азербайджанское Каспийское морское пароходство». По планам продолжительность рейса между портами Батуми и Констанца составит 5 суток в одном направлении. В качестве основных грузов рассматриваются транзитные грузы по направлению Европа - Китай - Европа, экспортные и импортные грузы по направлению Европа - Цен-

тральная Азия - Европа. Запуск регулярного фидерного сообщения ТМТМ (Центральный коридор) позволит сократить сроки доставки грузов, сделает тарифные условия более привлекательными и увеличить контейнерный грузопоток. В дальнейшем по мере увеличения грузопотока возможно установление судна большей вместимости, а также дополнительных судов. От порта Констанца по реке Дунай грузы могут быть доставлены в 9 стран-членов ЕС, а выход на реку Рейн позволит доставлять их в порт Гамбург и далее в порты Великобритании, стран Скандинавии, Северной и Западной Европы.

Различные игроки логистического рынка ищут способы для ускорения доставки грузов. Такую возможность представляет железнодорожный транспорт. Так, между станциями Достык и Брест (Белорусь) железнодорожный состав движется всего пять дней. Многие предприятия автомобильной промышленности стали всерьез рассматривать возможности поставок своих грузов по железной дороге через Казахстан. Так, на конференции в г. Сиане (Китай) в 2018 г. представители крупного дистрибьюторского центра автомобилей Volvo европейского производства заявили о том, что решили изменить свою стратегию в пользу железнодорожного транзита.

В поисках возможностей сокращения времени на грузоперевозки применяются новые методы. Так, по данным агентства Синьхуа, 5 июля 2019 г. в порту Ляньюньган в тестовом режиме запустили смешанные железнодорожно-воздушные перевозки грузов с помощью контейнерного состава по маршруту Китай - Казахстан - Турция. Бытовые товары, которыми был нагружен состав, были доставлены железной дорогой сначала в Алтынколь, потом в г. Алматы, а оттуда самолетом турецкого воздушного перевозчика в г. Стамбул. На весь путь ушло 9 дней, т.е. на неделю меньше, чем при прежней схеме перевозки. Ожидается, что Турция пойдет на углубление многостороннего сотрудничества с китайско-казахстанской логистической базой и воздушным портом г. Алматы, а также на расширение масштабов совместной деятельности.

Предпринимаемые меры приводят к росту импортно-экспортных и транзитных грузопотоков между Казахстаном и Китаем. За первое полугодие 2019 г. их объем составил 7,6 млн. тонн (на 19% больше, чем за такой же период 2018 г.), в т.ч. объем перевозок через погранпереход Достык - Алашанькоу составил 5,9 млн. тонн (+ 11%), через погранпереход Алтынколь - Хоргос - 1,7 млн. тонн (+ 57%). Представители железнодорожных администраций Казахстана и Китая договорились об усилении работы по организации перевозок, обеспечении пропуска через Достык - Алашанькоу по узкой колее ежедневно не менее 10 поездов, по широкой - 14, через Алтынколь - Хоргос по узкой колее - не менее 12 поездов в сутки, по широкой - не менее 4.

В настоящее время актуальными в контексте ТМТМ являются вопросы снижения ставок портовых сборов в черноморских портах Грузии, Украины и Турции, а также ставок паромных переправ в Черноморском бассейне.

Для повышения конкурентоспособности Казахстана на мировом рынке транспортно-логистических услуг КТЖ разработан новый транспортный продукт «Rail-Air» как альтернативы логистической цепочке «Sea-Air» из ЮгоВосточной Азии через Дубай в Европу. Планы создания грузового авиаперевозчи-

ка предусматривают создание грузовой авиакомпания и центра продаж.

Общая перерабатывающая способность железнодорожных и мультимодальных терминалов составляет порядка 5-6 тыс. ДФЭ/сутки, общая вместимость площадок - 40 426 ДФЭ/сутки. При этом загруженность контейнерными грузами составляет менее 1% (около 500 ДФЭ/сутки). Необходимый уровень качества инфраструктуры и переработки имеется в Алматинской области, в т.ч. на приграничных станциях Достык/Алтынколь/Сухой порт, в ТЛЦ в гг. Нур-Султане и Шымкенте, а также морпорт Актау/АМСТ. Остальная сеть требует существенной модернизации и переоборудования.

Терминальное хозяйство крупных промышленных предприятий, частично осуществляющих перевозки грузов в контейнерах, также нуждается в модернизации терминального хозяйства и внедрении современных контейнерных технологий. Такие предприятия как АО «АрселорМиттал Темиртау», АО «ТНК «Казхром», ТОО «Казцинк», ТОО «Корпорация Казахмыс», АО «Казахстанский электролизный завод», ТОО «Тенгиз Шевройл», ТОО «Цементный завод Семей», ТОО «Жамбылская цементная производственная компания», ТОО «Корпорация «АПК-Инвест», АО НК «Продовольственная контрактная корпорация» и другие, ввиду высокой себестоимости и слабой оснащенности контейнерными технологиями, осуществляют перевозки грузов повагонными отправками. Указанные градообразующие предприятия представляют собой инфраструктурные узловые и логистические системы.

Сформирована оптимальная логистическая цепь от Восточного побережья Китая (порт Ляньюньган), современного мультимодального хаба «Сухой порт» на границе Казахстана и Китая и далее по системе железнодорожных и автомобильных магистралей через Каспий в Турцию и Европу.

На границе с КНР сформирован транспортно-логистический и торговый хаб - СЭЗ «Хоргос Восточные ворота».

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

Успешно проведена гармонизация приоритетов инфраструктурного развития Казахстана с соседними странами. Сопряжение государственной программы индустриального развития и китайской инициативы «Один пояс - Один путь» обеспечит синергию транспортных и логистических систем и формирование новой архитектуры трансконтинентальных коридоров.

Совместные планы и реализованные проекты по развитию инфраструктуры в направлении Каспийского моря и портов Казахстана, Азербайджана, Грузии, Турции обеспечили скорость и технологическую увязку в мультимодальных перевозках. Гарантированная скорость доставки по наземным маршрутам на рынки Евразии на расстоянии от 10 до 12 тыс. км составляет 13 - 15 дней.

Вопрос повышения скорости на железных дорогах занимает одно из центральных мест в программе развития железнодорожной сети Китая. Каждый год Китай проводит различные программы повышения скорости поездов. Работы по повышению скорости движения пассажирских поездов сосредоточены в крупнейших городах (Пекине, Шанхае и Гуанчжоу). В Китае удалось обеспечить пассажирам возможность совершать поездки туда и обратно на расстояние до 500 км от указанных городов в течение одного дня. В настоящее время больше половины новых маршрутов в Китае рассчитаны на скорость движения 350 км в час. В процессе модернизации железных дорог выделены несколько основных направлений решения технических проблем: развитие теории взаимодействия в системе «колесо - рельс»; разработка скоростного подвижного состава; модернизация инфраструктуры; совершенствование системы сигнализации; безопасность движения поездов.

Достигнутые масштабы использования передовых технологий в ходе реализации программы повышения скорости движения поездов поставили железные дороги Китая в ряды мировых лидеров. Смешанное движение скоростных (до 160 км/ч) пассажирских и тяжеловесных (до 5000 тонн) грузовых поездов на одних и тех же интенсивно эксплуатируемых магистральных не имеет мирового прецедента. По мере реализации программы средняя маршрутная скорость пассажирских поездов на входящих в программу линиях возросла на 25% при сохранившихся размерах грузового движения. Среднесетевая приведенная грузонапряженность китайских железных дорог достигла 30,45 млн. т брутто/км и по этому показателю Китай занял первое место в мире.

Повышение скорости движения грузовых поездов нужны Китаю для расширения экспортных возможностей. Выход на Иран, Афганистан, Африку возможен для китайских поездов через территорию Казахстана. Деятельность Китая направлена на реализацию программы постепенного сокращения субсидирования. В частности, Китай прекратил субсидирование возврата порожних вагонов. Китаю важно увеличивать скорость и снижать цены на транспортно-логистические услуги.

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

Существующая в Казахстане система тарифного регулирования грузовых перевозок предусматривает применение гибких подходов для развития экспортных и транзитных перевозок. Для привлечения дополнительных грузопотоков установлены благоприятные тарифные условия на перевозки черных металлов, удобрений, хлопка, сахара-сырца, глинозема, цветных металлов, плодоовощной продукции, нефтепродуктов. В частности, речь идет об установлении временных понижающих коэффициентов к тарифам на услуги магистральной железнодорожной сети на перевозку грузов, механизм которых регламентирован законодательством. Эти меры способствуют снижению издержек экспорте-

ров. Кроме того, в целях увеличения экспортно-импортных перевозок и конкурентоспособности казахстанских грузов согласованы преференции для грузоотправителей перевозящих грузов по ТМТМ в направлении стран Кавказа и Турции, а также по маршруту Казахстан - Туркменистан - Иран. Вместе с тем, требуется более гибкая тарифная политика, учитывая, что половина доходов КТЖ отдается на поддержку горнодобывающей промышленности.

Выводы. В целях развития транспортной логистики в Казахстане необходимо:

- обеспечить замещение субсидий из Китая, выделяемых для развития сухого порта СЭЗ «Хоргос - Восточные ворота», а также увеличение через него железнодорожного транзита;

- разработку программы дальнейшей контейнеризации экспортно-импортных и транзитных грузоперевозок;

- обеспечить переход от железнодорожного сервиса к оказанию полного спектра транспортно-логистических услуг высокого уровня, интегрируя все виды транспорта и их инфраструктуру, включая сеть складов и терминалов, создав единую структуру на основе принципа «одного окна»;

- увеличить количество судов или частоту рейсов на фидерном маршруте Актау - Баку, пользующемся спросом среди китайских и казахстанских компаний;

- обеспечить модернизацию терминального хозяйства и внедрение современных контейнерных технологий в морских портах Казахстана;

- разработать гибкую тарифную политику для железнодорожного транспорта;

- обеспечить надлежащий таможенный транзит по территории Казахстана в случаях, когда с перевозимых товаров не уплачиваются таможенные пошлины и налоги, а также не выполняются другие процедуры таможенного контроля;

- осуществление цифровизации сферы транспорта и логистики в целях увеличения объемов транзитных перевозок через территорию Казахстана;

- обеспечить переход на электронный документооборот;

- поэтапно внедрить интеллектуальную транспортную систему. В частности, в 2020 г. необходимо запустить системы поддержки принятия решений и анализа больших данных (Big Data, Data Mining), с 2022 г. обеспечить реализацию системы видеомониторинга и выявления нарушений ПДД, а также запустить искусственный интеллект, отвечающего за моделирование, координирование и управление транспортными процессами без участия человека.

2. SWOT-АНАЛИЗ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОГО КОМПЛЕКСА И ЕГО ОТРАСЛЕЙ

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

2.1. SWOT-анализ железнодорожного транспорта

Таблица 15 - SWOT-анализ железнодорожного транспорта

Сильные стороны	Слабые стороны
<ul style="list-style-type: none"> - расположение Казахстана между двумя экономическими гигантами ЕС и Китаем, генерирующими грузопотоки, а также между рынками России и Центральной Азии; - сформирована базовая сеть магистральных железных дорог; - развивается система транспортной логистики на базе железнодорожного транспорта; - высокая степень интеграции казахстанских участков железных дорог в международные коридоры; - развит рынок услуг экспедиторов и операторов подвижного состава 	<ul style="list-style-type: none"> - неурегулированные таможенные процедуры, несогласованность признания электронных таможенных документов для транзита грузов; - значительный физический и моральный износ инфраструктуры и подвижного состава; - инфраструктура рассчитана на низкие базовые скорости; - несовершенная методика расчета тарифов; - в государственных программах закладываются недостаточные финансовые ресурсы для модернизации и строительства инфраструктуры; - несогласованность мер государственных органов со стратегиями перевозчиков.
Возможности	Угрозы
<ul style="list-style-type: none"> - увеличение объемов перевозки грузов за счет развития горнодобывающих отраслевой промышленности Казахстана; - привлечение дополнительных транзитных грузов, за счет строительства железных дорог и формирования новых маршрутов; - расширение и облегчение доступа к железнодорожной инфраструктуре; - увеличение скорости перевозки грузов за счет модернизации и внедрения инноваций. 	<ul style="list-style-type: none"> - появление новых альтернативных маршрутов на территории соседних стран, ориентированных на транзитные перевозки; - потеря части транзитных грузов из-за низких скоростей прохождения груза; - ускоренный рост физического и морального износа парка вагонов и локомотивов; - вхождение иностранных компаний на казахстанский рынок железнодорожных перевозок.

Примечание: составлена авторами исследования на основе опросов экспертов

1. Расположение Казахстана между двумя экономическими гигантами ЕС и Китаем, а также между рынками России и Центральной Азии, генерирующими грузопотоки / неурегулированные таможенные процедуры, несогласованность признания электронных таможенных документов для транзита грузов.

На сегодняшний день развивающиеся страны, преимущественно азиатские, производят примерно 60% мирового ВВП. Казахстан и Китай заинтересованы в формировании коротких и эффективных железнодорожных маршрутов, связывающих, прежде всего, с рынками Европы, России и Центральной Азии. Необходимо в кратчайшие сроки направить усилия на развитие именно международных грузоперевозок. Однако медленные темпы внедрения электронного документооборота в железнодорожных пунктах пропуска государств-членов ЕАЭС, а также создания «единого окна» в системе регулирования внешнеэкономической деятельности в сфере железнодорожного транспорта могут стать фактором, сдерживающим рост транзита.

2. Сформирована базовая сеть магистральных железных дорог / инфраструктура рассчитана на низкие базовые скорости.

За последние 5 лет сданы в эксплуатацию железнодорожные линии Жезказган-Бейнеу протяженностью 1 036 км и Аркалык-Шубарколь (214 км), а также инфраструктура СЭЗ «Хоргос-Восточные ворота»³. В рамках Программы инфраструктурного развития «Нұрлы жол» [8] построено 110 км на участке Алматы 1 - Шу. По состоянию на начало 2019 г. эксплуатационная длина железнодорожных путей общего пользования (без учета железнодорожных линий Республики Казахстан, проходящих по территории других государств и железнодорожных линий других государств, проходящих по территории областей Казахстана) составляла 15 786 км⁴. Вместе с тем большая часть инфраструктуры рассчитана на базовые скорости менее 90 км/час, что существенно снижает развитие транзита. Существуют риск снижения эффективности международных железнодорожных перевозок в результате падения конкурентоспособности по скорости доставки.

3. Развивается система транспортной логистики на базе железнодорожного транспорта / потеря части транзитных грузов из-за низких скоростей прохождения груза и несогласованности мер государственных органов со стратегиями перевозчиков.

Из СЭЗ «Хоргос-Восточные ворота» регулярно отправляется контейнерный поезд в направлении порта Курык и далее по Транскаспийскому коридору в Европу. СЭЗ является ключевым пунктом в системе транспортной логистики и, соответственно, в системе «ЭПП». В нем создаются условия для формирования регионального Центра консолидации и дистрибуции товарных потоков. Крупнейшим субъектом транспортной логистики является АО «KTZ Express» мультимодальная транспортно-логистическая компания, дочерняя организация КТЖ, который предлагает на внутреннем и международном рынке контрактную логистику, обеспечивает доставку грузов и организацию логистических цепей поставок «от двери до двери» и является центром продаж транспортно-логистических услуг в режиме одного окна⁵. Осуществляет управление

³<http://www.inconkz.com/ru/opyt-raboty/stroitelstvo-zheleznykh-dorog><http://www.inconkz.com/ru/opyt-raboty/stroitelstvo-zheleznykh-dorog>

⁴<http://stat.gov.kz/official/industry/18/statistic/7>

⁵<http://kffanek.kz/ao-ktz-express>

вагонным и контейнерным парком КТЖ. Однако из-за низких скоростей прохождения грузов и несогласованности мер государственных органов со стратегиями перевозчиков могут возникнуть риски потери части транзитных грузов, которые могут уйти на альтернативные маршруты.

4. Высокая степень интеграции казахстанских участков железных дорог в международные коридоры / ускоренный рост физического и морального износа парка вагонов и локомотивов.

По территории Казахстана пролегают второй, восьмой, пятый и десятый (а также ответвление первого) транспортные коридоры ОСЖД. Эти евроазиатские международные маршруты классифицируются как Северный, Центральный, Западный и Среднеазиатский коридор. Все коридоры имеют высокий потенциал роста грузоперевозок. Однако вероятно, что будет расти физический износ подвижного состава (локомотивы, вагоны), что может снизить эффективность использования потенциала маршрутов.

5. Развит рынок услуг экспедиторов и операторов подвижного состава / несовершенная методика расчета тарифов.

В результате реформирования отрасли в Казахстане сложился развитый рынок экспедиторов и операторов подвижного состава. Однако касательно допуска и появления на рынке частных перевозчиков требуется анализ регуляторного воздействия на рынок. Казахстан находится между огромными рынками Европы и Китая, а также между рынками России и Центральной Азии, которые сохранили монополизм на железнодорожных магистралях. Уровень либерализации в железнодорожном транспорте должен быть адекватным, чтобы не сдать внутренний рынок иностранным компаниям. В стране порядка 30 компаний получили лицензии перевозчика грузов. Из них, например, компании ТОО «Dag rail» и ТОО «ТТТ сервис» имеют на своем балансе локомотивы и вагоны и участвуют в перевозках угля, нефти и нефтепродуктов по электрифицированным участкам железных дорог. Но этого недостаточно, так как существует риск потери доли рынка железнодорожных перевозок отечественными компаниями из-за институциональной неурегулированности вхождения на МЖС частных перевозчиков. Это создает риски, прежде всего для национальной компании КТЖ. Вместе с тем недостатки методики установления железнодорожного тарифа создают трудности развитию услуг операторов подвижного состава. Существующая практика регулирования тарифов обуславливает большую продолжительность рассмотрения заявки на изменение их уровня.

6. Увеличение объемов перевозки грузов за счет развития горнодобывающих отраслевой промышленности Казахстана / значительный физический и моральный износ инфраструктуры и подвижного состава.

Экономика Казахстана отличается высокой грузоемкостью. Более 80% грузоперевозок приходится на сухопутный транспорт. Экономика предъявляет новые, возросшие требования к развитию транспортного комплекса, от состояния которого в значительной мере зависят результаты развития национальной экономики. Но чтобы железная дорога могла с высокой эффективностью извлекать доходы от роста объемов перевозки массовых грузов, необходимо суще-

ственно снизить уровень износа основных фондов. В настоящее время на железнодорожном транспорте в основном используются технически устаревшие модели подвижного состава, физический износ основных фондов в среднем по отрасли превышает 55 %. Ежегодная потребность отрасли в инвестициях только для поддержания в рабочем состоянии железнодорожного хозяйства и дальнейшего развития действующих линий составляет 120-130 млрд. тенге.

7. Привлечение дополнительных транзитных грузов, за счет строительства железных дорог и формирования новых маршрутов / появление новых альтернативных маршрутов на территории соседних стран, ориентированных на транзитные перевозки.

Одной из целей строительства новых и модернизации существующих железнодорожных магистралей, а также формирования новых маршрутов является увеличение объемов транзитных грузов. Однако в сопредельных странах ставятся аналогичные цели, что создает угрозу оттока части транзита из Казахстана на альтернативные маршруты. Так, правительством Российской Федерации предусмотрено вложение значительных ресурсов для увеличения перевозок грузов по Северному морскому пути и Транссибирской магистрали. Перевозка по Северному морскому пути более короткая и безопасная по сравнению с перевозкой через Суэцкий канал. Поэтому реален риск потери объемов грузов по направлению Юго-Восточная Азия - Китай - Западная Европа. И у правительства Узбекистана имеются планы по развитию транзита.

8. Расширение и облегчение доступа к железнодорожной инфраструктуре / вхождение иностранных компаний на казахстанский рынок железнодорожных перевозок.

В настоящее время частным перевозчикам грузов предоставлены возможности для вхождения на магистральные железнодорожные сети. В настоящее время реализуются пилотный проект по совершенствованию механизма взаимодействия национальной компании КТЖ и частных перевозчиков. Дальнейшая либерализация рынка транспортных услуг откроет доступ на казахстанские магистрали иностранных перевозчиков, что создаст угрозу вытеснения ими казахстанских перевозчиков.

9. Увеличение скоростных показателей за счет модернизации инфраструктуры / в государственных программах закладываются недостаточные финансовые ресурсы для модернизации и строительства инфраструктуры.

Для удовлетворения растущего спроса Китая в транзите грузов через Казахстан, а также для повышения конкурентоспособности национального перевозчика на международных маршрутах необходимо увеличить скоростные показатели. Это в свою очередь требует модернизации существующих и строительства новых объектов инфраструктуры под современные технические требования. Однако для реализации этих мероприятий необходимы значительные инвестиции, в том числе государственные. Но практически в государственных программах закладываются недостаточные финансовые ресурсы для модернизации и строительства инфраструктуры, что не позволяет увеличить скоростные показатели до требуемых параметров.

2.2. SWOT-анализ автомобильного транспорта

Таблица 16 - SWOT-анализ автомобильного транспорта

Сильные стороны	Слабые стороны
<ul style="list-style-type: none"> - наличие законодательной базы для обеспечения деятельности автотранспортной и автодорожной отраслей, а также государственная поддержка отрасли; - сформирована разветвленная сеть автомобильных дорог общего пользования, связывающих Казахстан международными коридорами с западными регионами Китая, странами Центральной Азии и ЕАЭС и др.; - высокая скорость и адресность доставки грузов, отправителями и получателями которых являются субъекты МСП; - наличие системы подготовки и переподготовки кадров для автодорожной и автотранспортной отрасли. 	<ul style="list-style-type: none"> - неэффективный транспортный контроль за соблюдением правил иностранным автотранспортом, проезда их тяжеловесных автотранспортных средств, а также недостатки контроля качества автодорожных работ; - низкий технико-эксплуатационный уровень дорог областного и районного значения, значительная их часть не имеет твердого покрытия; - высокая доля устаревших моделей автотранспортных средств в целом в парке; - недостаточное количество автотранспортных средств для международных перевозок грузов; - отсутствие актуальной базы данных, в том числе статистических данных, низкий уровень использования информационных систем.
Возможности	Угрозы
<ul style="list-style-type: none"> - увеличение транзитных грузопотоков из Китая и стран Юго-Восточной Азии в ЕС и другие регионы; - строительство новых автомобильных дорог для развития транспортной логистики и мультимодальных перевозок; - развитие трансграничных маршрутов для доставки грузов и пассажиров; - использование финансового лизинга и института ГЧП для обновления и увеличения парка автотранспортных средств - недооценка возможностей и роли международных автомобильных перевозчиков - не решены вопросы господдержки пассажирских автомобильных перевозчиков 	<ul style="list-style-type: none"> - усиление конкуренции между иностранными перевозчиками на территории Казахстана после вступления в силу с 2025 г. разрешения на осуществление каботажных перевозок перевозчиками из стран ЕАЭС; - дефицит специалистов, способных проводить НИОКР и внедрять их результаты; - изъятия и ограничения, препятствующие вхождению казахстанских перевозчиков на территорию сопредельных стран; - значительное снижение парка автотранспорта из-за высокого уровня износа автотранспортных средств.

Примечание: составлена авторами исследования на основе опросов экспертов

1. Наличие законодательной базы для обеспечения деятельности автотранспортной и автодорожной отраслей, а также государственная поддержка отрасли / усиление конкуренции между иностранными перевозчиками на территории Казахстана после вступления в силу с 2025 г. разрешения на осуществление каботажных перевозок перевозчиками из стран ЕАЭС.

Деятельность субъектов автотранспортной и автодорожной отрасли в достаточной степени охвачены нормативным правовым регулированием (законодательными и подзаконными актами). Имеется институциональная основа для развития платных дорог. сокращены административные барьеры для осуществления международных автомобильных перевозок, введен упрощенный режим

таможенного оформления без предоставления таможенной декларации и прохождения таможенного досмотра грузов, транспортируемых из Китая через Казахстан. Указанные грузы, после прохождения таможенного оформления в Казахстане, перемещаются по территории ЕАЭС без помещения под процедуру внутреннего таможенного транзита.

Вместе с тем либерализация рынка международных автомобильных перевозок создает риск потери казахстанскими перевозчиками рыночной доли прямых перевозок. Так, одним из основных направлений скоординированной (согласованной) транспортной политики государств-членов ЕАЭС в сфере автомобильного транспорта является реализация Программы поэтапной либерализации выполнения перевозчиками, зарегистрированными на территории одного из государств членов Евразийского экономического союза, автомобильных перевозок грузов между пунктами, расположенными на территории другого государства члена Евразийского экономического союза, на период с 2016 по 2025 годы (далее - Программа) [33]. Программа предусматривает либерализацию каботажных перевозок на всей территории ЕАЭС. Учитывая разные уровни развития автомобильных отраслей государств-членов ЕАЭС, Казахстан приступит к реализации Программы с 2025 года. В этой связи в условиях интеграции и либерализации рынка международных перевозок автомобильным транспортом существует риск того, что казахстанские перевозчики могут потерять прямые перевозки из Европы на Казахстан. Преждевременное принятие каботажа может снизить долю участия отечественных перевозчиков во внутреннем рынке и привести к серьезным экономическим рискам. Поэтому особое значение надо придать мерам поддержки отечественных международных перевозчиков в связи со вступлением в силу решения ЕЭК «о каботажных перевозках» с 2025 года.

2. Сформирована разветвленная сеть автомобильных дорог общего пользования, связывающих Казахстан международными коридорами с западными регионами Китая, странами Центральной Азии и ЕАЭС и др. / низкий технико-эксплуатационный уровень дорог областного и районного значения, значительная их часть не имеет твердого покрытия.

С учетом планируемых до 2025 г. проектов, существующая сеть автодорог признается достаточной. Проходящие через Казахстан международные коридоры связывают западные регионы Китая со странами Центральной Азии, ЕАЭС, ЕС и других регионов. Однако данная «сильная сторона» может быть нивелирована снижением технико-эксплуатационного уровня дорог областного и районного значения. Так, значительная часть местных дорог не имеет твердого покрытия, создавая для населения регионов физические барьеры доступа к социальным благам и услугам. Основные производственные мощности в сфере автодорожного строительства расположены в крупных городах и областных центрах, дорожно-строительная техника в значительной степени изношена и эти факторы обуславливают высокие затраты на ремонт и содержание сети автомобильных дорог.

Низкий технико-эксплуатационный уровень местных автомобильных дорог ведет к снижению уровня безопасности перевозок пассажиров. По количе-

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

3. Сформирована разветвленная сеть автомобильных дорог общего пользования, связывающих Казахстан международными коридорами с западными регионами Китая, странами Центральной Азии и ЕАЭС и др. / неэффективный транспортный контроль за соблюдением правил иностранным автотранспортом, проезда их тяжеловесных автотранспортных средств, а также недостатки контроля качества автодорожных работ.

Рост объемов перевозок тяжеловесных грузов, в частности транзитных грузов становится причиной интенсивного разрушения дорожной одежды. Низкая эффективность системы контроля проезда тяжеловесных автотранспортных средств ухудшат техническое состояние автомобильных дорог и инженерных сооружений. Имеющихся автоматизированных средств измерения контроля весовых параметров недостаточно для осуществления эффективного контроля. Средства, поступающие в бюджет в виде взимаемых штрафов за превышение осевых нагрузок, не покрывают наносимый ущерб от разрушения автодорог. Применение некачественных строительных материалов приводят к тому, что сохранение достигнутых после ремонта технико-эксплуатационных параметров дорожной одежды не обеспечивается в течение полного установленного нормативного срока эксплуатации.

4. Высокая скорость и адресность доставки грузов, отправителями и получателями которых являются субъекты МСП / высокая доля устаревших моделей автотранспортных средств в целом в парке.

Рост объемов производства в экономике приводит к росту перевозки сырья и готовой продукции в секторе малого и среднего предпринимательства. Драйверами роста перевозок в данном сегменте является развитие агропромышленного комплекса и строительной индустрии. Они генерируют большую часть спроса на автомобильные перевозки. В свою очередь может возникнуть разрыв между спросом грузоотправителей и предложением автотранспортных компаний из-за неспособности оказать качественные услуги по причине низкого технического состояния автотранспортных средств.

5. Наличие системы подготовки и переподготовки кадров для автодорожной и автотранспортной отрасли / дефицит специалистов, способных проводить НИОКР и внедрять их результаты.

В Казахстане имеются организации образования, осуществляющие подготовку и переподготовку кадров для автотранспортной и автодорожной отрасли. Существует научная и проектно-исследовательская база.

Однако недофинансирование НИОКР существенно снижают качество разработок и не мотивируют специалистов заниматься сложными, трудозатратными и долгосрочными исследованиями и разработками. В последние годы практически не проводилось научных исследований в сфере внедрения новых

технологий и ресурсно-кадрового развития отраслей грузового и пассажирского автомобильного транспорта. Отраслевые научные институты практически не участвовали в формировании государственной политики развития отрасли. В результате снижается уровень использования инноваций при строительстве, ремонте и содержании автодорог, падает квалификация научных работников и специалистов отрасли. Возникает риск отставания Казахстана в технологическом развитии от сопредельных стран.

Необходимо отметить, что вследствие недостаточно полного учета потребности отрасли в специалистах и низкими темпами обновления образовательных программ в системе средне-специального и высшего образования в отрасли растет дефицит квалифицированных специалистов, в частности по следующим направлениям: проектирование инфраструктурных объектов, управление реализацией проектов, планирование развития, технологии строительства и содержания, а также контроля качества выполненных работ.

6. Увеличение транзитных грузопотоков из Китая и стран Юго-Восточной Азии в ЕС и другие регионы / недостаточное количество автотранспортных средств для международных перевозок грузов.

Высокие темпы роста экономики Китая и стран Юго-Восточной Азии служат факторами увеличения объемов перевозок грузов через Казахстан в Турцию, Иран, страны ЕС и др. Осуществление перевозок автомобильным транспортом будет способствовать развитию автодорожной отрасли и повышению уровня предоставляемых сопутствующих услуг, а также созданию дополнительных рабочих мест. Однако существует ряд угроз, в том числе неспособность Казахстана обеспечить отрасль достаточным количеством автотранспортных средств для международных перевозок грузов. Угроза усиливается ростом уровня износа и морального устаревания парка грузового автотранспорта. В целом, имеет место недооценка трансграничных поставок со стороны государства. Нужна государственная поддержка на уровне экспортеров. Необходимо ставить задачу наращивания современного парка автотранспортных средств, создать для этого стимулы. Требуется правильная оценка на уровне экспортеров грузовых автомобильных перевозчиков.

7. Развитие трансграничных маршрутов для доставки грузов и пассажиров / изъятия и ограничения, препятствующие вхождению казахстанских перевозчиков на территорию сопредельных стран.

Имеется высокий спрос на автобусные перевозки пассажиров и автомобильные перевозки грузов в трансграничных регионах, в особенности между городами. В условиях рыночной конкуренции перевозчики устанавливают доступные тарифы и имеют достаточную доходность. Однако существует угроза государственного регулирования рынка со стороны уполномоченных органов сопредельных стран, в частности введение требований, ограничений и запретов, препятствующих увеличению автотранспортных услуг казахстанскими компаниями.

8. Строительство новых автомобильных дорог для развития транспортной логистики и мультимодальных перевозок / отсутствие актуальной

базы данных, в том числе статистических данных, низкий уровень использования информационных систем.

Устойчивое наращивание объемов перевозок автотранспортом свидетельствует о формировании позитивных трендов в развитии автотранспортной и автодорожной отраслей, а также показывают востребованность автомобильных коридоров Казахстана для транзитных грузоперевозок. Сформировавшиеся за последние годы тенденции роста объемов перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом при существующем уровне финансирования в развитие транспортной инфраструктуры, а также использование инноваций создают благоприятные перспективы развитию транспортной логистики. Более того, автомобильные перевозки будут способствовать развитию как отдельных регионов и отраслей экономики, так и страны в целом.

Однако одними из сдерживающих факторов развития отрасли могут стать низкий уровень цифровизации и применения информационных систем. Из-за отсутствия информационного сопровождения зарубежные перевозчики и потребители услуг не имеют возможности отслеживать свои грузы и транспортные средства, и поэтому с недоверием относятся к перевозке грузов через территорию Казахстана. Для планирования развития автомобильного транспорта необходимо организовать сбор, анализ и хранение информации. Современные цифровые технологии позволяют в значительной степени повысить эффективность бизнес-процессов.

9. Использование финансового лизинга и института государственно-частного партнерства (ГЧП) для обновления и увеличения парка автотранспортных средств / значительное снижение парка автотранспорта из-за высокого уровня износа автотранспортных средств. Имеются инструменты государственной поддержки автоперевозчиков. В частности, в целях предоставления автобусов казахстанского производства в лизинг заинтересованным перевозчикам, МИИР совместно с АО «Национальный управляющий холдинг «Байтерек» разработал механизм льготного лизингового финансирования через АО «БРК-Лизинг».

Многолетний опыт реализации инфраструктурных проектов с привлечением заемных средств позволил сформировать институциональную базу ГЧП. Партнерство создает возможности для привлечения частных финансовых ресурсов на реализацию капиталоемких инфраструктурных проектов в автодорожной отрасли. Это также позволяет раскрыть потенциал диверсификации источников финансирования дорожных проектов на уровне местных исполнительных органов.

Вместе с тем значительные темпы ухудшения технического состояния парка автобусов и грузовых автомобилей, состояния автомобильных дорог, снижение их пропускной и провозной способности может снизить эффективность финансового лизинга и института ГЧП. Высокие темпы обновления подвижного состава приведут к увеличению затрат ресурсов и недофинансированию других задач.

По износу и обновлению автотранспортных средств Литва и Латвия рабо-

тают в рамках ЕС. Они на уровне шести лет держат парк автотранспортных средств. В Белоруссии применяются меры поддержки международных грузоперевозок автотранспортом. В Казахстане существенный крен сделан на поддержку автомобильной промышленности, которая практически до сих пор не может обеспечить потребности автоперевозчиков, тогда как они нагружаются дополнительными сборами и т.д. Это явная ошибка, для исправления которой потребуется пересмотр государственной политики Казахстана в отношении международных грузоперевозок автотранспортом.

2.3. SWOT-анализ водного транспорта

Таблица 17 - SWOT-анализ водного транспорта

Сильные стороны	Слабые стороны
<ul style="list-style-type: none"> - грузообразующие потоки для прикаспийских стран; - налажены регулярные грузоперевозки между казахстанскими и азербайджанскими портами; - наличие портовой инфраструктуры и вспомогательных систем для морского транспорта. 	<ul style="list-style-type: none"> - внутриматериковое расположение Казахстана и его водоемов; - низкая конкурентоспособность торгового флота, отсутствие морских паромов и контейнеровозов; - недостаточные глубины для эффективного судоходства на реке Иртыш.
Возможности	Угрозы
<ul style="list-style-type: none"> - увеличение количества судов для перевозки грузов; - модернизация технологии перевалки грузов; - увеличение перевозки внутренним транспортом по реке Иртыш. 	<ul style="list-style-type: none"> - рост конкуренции на узком рынке Каспийского моря; - рост износа судов и инфраструктуры; - перенаправление транзитных грузов по Северному коридору (через РФ).

Примечание: составлена авторами исследования на основе опросов экспертов

1. Грузообразующие потоки для прикаспийских стран / рост конкуренции на узком рынке Каспийского моря.

В казахстанском секторе Каспийского моря добывается более 70% казахстанской нефти. Через порты Каспийского моря Казахстан экспортирует металл, зерно и другие массовые грузы, являющиеся продуктами специализации отечественной экономики. Таким образом, казахстанская экономика формирует потоки для грузовых перевозок. Вместе прикаспийские государства оказывают своим перевозчикам различные меры поддержки, что ставит казахстанских перевозчиков в неравные рыночные условия с соответствующими негативными последствиями. Таким образом, отечественные морские перевозчики теряют казахстанские грузы, то есть значительные объемы казахстанских грузов перевозят зарубежные суда.

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 кото-

рых право выбора грузоперевозчика принадлежит их иностранным партнерам. С учетом того, что иностранные партнеры преимущественно загружают свои судоходные компании, происходит переориентация транспортировки внешне-торговых грузов Казахстана от отечественных морских перевозчиков к иностранным.

2. Налажены регулярные грузоперевозки между казахстанскими и азербайджанскими портами / рост износа судов и инфраструктуры

В связи с созданием ТМТМ ежегодно растут объемы грузоперевозок из Китая в ЕС через казахстанские и азербайджанские порты. По маршруту ТМТМ происходят изменения политических условий и в конъюнктуре рынка по конкретным товарам, требует развития контейнеризация, появляются транснациональные компании. Однако износ судов и портовой инфраструктуры могут отрицательно повлиять на объемы перевозок по данному маршруту. Так, уровень износа внутреннего речного флота достигает 85%.

3. Наличие портовой инфраструктуры и вспомогательных систем для морского транспорта / перенаправление транзитных грузов по Северному коридору (через РФ) с привлечением Транс-Азиатской железнодорожной магистрали.

Наличие портовой инфраструктуры и вспомогательных систем для морского транспорта Модернизация технологии перевалки грузов (например, железнодорожные вагоны заезжают на паромы).

Существующая портовая инфраструктура морского транспорта интегрирована с транспортной инфраструктурой и способна обеспечивать перевалку любых видов грузов. Производственные процессы в портах автоматизированы и интегрированы с системой «Номад». Морские порты Северный и Курык оснащены системами управления движением судов. В настоящее время в порту Курык система управления движением судов находится в процессе передачи.

Перенаправление транзитных грузов по Северному коридору (через РФ) по Транс-Сибирской железнодорожной магистрали. В настоящее время обострилась конкурентная борьба за грузопотоки между Европой и Азией. Существует определенная вероятность того, что значительные объемы грузов пойдут через Северный коридор, что приведет к падению транзита через Казахстан и, следовательно, доходов национальной экономики.

4. Увеличение количества судов для перевозки грузов / внутриматериковое расположение Казахстана и его водоемов.

Развитие экспортоориентированных отраслей национальной экономики, в частности горнорудной, металлургической и нефтехимической промышленности, а также сельского хозяйства обуславливает увеличение потребности в морских перевозках, и соответственно, в увеличении количества судов. Главным недостатком Каспия как транспортного направления для морских перевозок является закрытый характер водоема, что сужает возможности выхода на дальние мировые рынки.

5. Модернизация технологии перевалки грузов / низкая конкурентоспособность торгового флота, отсутствие морских паромов и контейнеровозов

Уровень развития водного транспорта Казахстана не в полной мере отвечает потребностям экономики в транспортных услугах, а также отстает от развития водного транспорта в сопредельных государствах. Основные причины недостаточно совершенной структуре управления отраслью, отсутствию организованной и согласованной деятельности судоходных компаний и судовладельцев, отсутствию научного, маркетингового и логистического обеспечения отрасли, устаревшем парке судов, неудовлетворительном состоянии инфраструктуры водного транспорта и судоходных путей, нехватке высококвалифицированных кадров и слабой системе их подготовки.

Инвестиции в модернизацию технологии перевалки грузов будут окупаться долго из-за низкой конкурентоспособности торгового флота, ее малочисленности и дефицита специализированных судов (в частности, сухогрузов и паромов). Для того, чтобы казахстанский флот мог конкурировать на равных с флотилиями других стран в Каспийском бассейне, необходима поддержка регуляторов и государства. Тем более, имеются отечественные компании с амбициями, способные работать на основе принципа «свой груз - свой флот».

б. Увеличение перевозки внутренним транспортом по реке Иртыш / низкая привлекательность для прямых частных инвестиций.

Имеются достаточно большие объемы казахстанских и российских грузов (лес, щебень, песок, продукция сельского хозяйства и др.), которые выгодно перевозить по реке Иртыш. Однако недостаточные глубины на реке Иртыш не позволяют проходить крупнотоннажным судам (от 2000 тонн и выше). Для решения проблемы необходимо принятие соответствующих решений на государственном уровне по выделению необходимых финансовых средств. Учитывая историю бывшего грузопотока по Иртышу, а также наличие потребности в перевозках у населения, необходима разработка программы развития речного транспорта по реке Иртыш.

2.4. SWOT-анализ воздушного транспорта

Таблица 18 - SWOT-анализ воздушного транспорта

Сильные стороны	Слабые стороны
<ul style="list-style-type: none"> - надлежащее законодательное обеспечение деятельности гражданской авиации; - переход гражданской авиации на функционирование по международным стандартам; - наличие сети аэропортов для воздушного транспорта; 	<ul style="list-style-type: none"> - низкий внутренний платежеспособный спрос на услуги гражданской авиации; - дефицит квалифицированного авиационного персонала; - наличие единственного крупного национального авиаперевозчика; - дефицит и высокая стоимость авиатоплива.

Возможности	Угрозы
--------------------	---------------

<ul style="list-style-type: none"> - увеличение потребности в услугах гражданской авиации; - приобретение авиакомпаниями новых современных самолетов; - создание международного хаба и развитие транзита; - снижение стоимости авиабилетов за счет снижения прямых затрат авиакомпаний. 	<ul style="list-style-type: none"> - авиационная безопасность и безопасность полетов; - ускоренное принятие норм и правил «Единое небо государств-членов ЕАЭС»; - рост конкурентоспособности авиакомпаний Узбекистана на южных и европейских направлениях.
---	---

Примечание: составлена авторами исследования на основе опросов экспертов

1. Надлежащее законодательное обеспечение деятельности гражданской авиации / ускоренное принятие норм и правил «Единое небо государств - членов ЕАЭС».

Введение единого таможенного пространства в рамках ЕАЭС позволило снять многие барьеры и потенциал единого рынка постепенно наращивается. Среди стран-членов ЕАЭС казахстанское авиационное законодательство признается одним из лучших, соответствующим нормам международного права, требованиям ИКАО, способствующим развитию отрасли воздушного транспорта. Все процессы организации и осуществления авиаперевозок в достаточной степени регулируются нормативными правовыми актами, гармонизированным с международными нормами. Казахстанское законодательство отличается от законодательства государств-членов ЕАЭС в части регулирования аэропортовых и аэронавигационных услуг, в подходах к признанию данных сфер деятельности естественными монополиями.

Отечественные авиакомпании и аэропорты развиваются по собственным планам и решают задачи в соответствии со своим финансовыми возможностями. Результатом успешного развития можно отметить на примере национального перевозчика АО «Эйр Астана», которая признана «Лучшей авиакомпанией Центральной Азии и Индии» по версии Skytrax а также ведущей региональной авиакомпанией по версии международного сервиса TripAdvisor.

Вместе с тем существует угроза ускоренного принятия норм и правил «Единое небо государств-членов ЕАЭС», осуществление недостаточно проработанной стратегии «открытого неба». Разрешение на пятый уровень свободы при перевозках пассажиров (право на полёт между двумя иностранными государствами в ходе перелёта, начинающегося или заканчивающегося в своей стране) может ухудшить финансовое положение отечественных авиакомпаний из-за вхождения на рынок крупных иностранных авиакомпаний. Следует подчеркнуть также отсутствие условий для добросовестной конкуренции между авиакомпаниями по «открытому небу». С ноября 2019 г. правительством Казахстана принято решение о предоставлении режима «открытого неба» 11 аэропортам страны, что требует приведения их инфраструктуры в соответствии с международными требованиями.

2. Переход гражданской авиации на функционирование по международным стандартам / авиационная безопасность и безопасность полетов.

В соответствии с требованиями ИКАО осуществляется постепенный пе-

реход гражданской авиации на функционирование по международным стандартам. Это относится и к вопросам авиационной безопасности и безопасности полетов. Принята программа по модернизации взлетно-посадочных полос аэропортов, соответствующих международным требованиям и в большинстве аэропортов проведены капитальные ремонты взлетно-посадочных полос. Существующие потенциальные риски в части авиационной безопасности и безопасности полетов могут быть снижены дальнейшим совершенствованием действующего законодательства, а также переходом на британскую модель управления. Кроме того, рост конкуренции на международном уровне требуют особого внимания авиационная безопасность и безопасность полетов.

3. Наличие сети аэропортов для воздушного транспорта / рост конкурентоспособности авиакомпаний Узбекистана на южных и европейских направлениях.

Казахстан располагает сетью региональных аэропортов, инфраструктура которых постепенно модернизируется. Вместе с тем, многие региональные аэропорты не могут привлечь дополнительных пассажиров и другие авиакомпании. Государственные меры стимулирования развития региональных перевозок, например, субсидирование отечественных авиакомпаний, осуществляющих полеты в некоторые областные центры, а также населенные пункты вблизи курортно-санаторных зон могут потерять свою эффективность из-за растущей конкурентоспособности авиакомпаний сопредельных стран.

Интенсивное развитие авиаперевозок с использованием воздушных судов нового поколения требует модернизации аэродромной инфраструктуры и оборудования, связанного с повышением категоричности аэродромов в соответствии с метеоминимумом ИКАО. Дальнейшая модернизация региональных аэропортов повысит охват территорий авиатранспортными услугами, в том числе, тем минимумом услуг, который необходим для проведения спасательных операций, оказания экстренной медицинской помощи и других социально значимых услуг.

За годы независимости государство планомерно поддерживало развитие аэропортов и их инфраструктуры (строительство и реконструкция ВПП, терминалов, аэровокзалов и т.д.). В аэропортах имеются заправщики, пожарные машины, собственное энергетическое хозяйство. Однако эту инфраструктуру необходимо модернизировать за счет внутренних ресурсов аэропортов, а их нет. Поэтому требуется глубокий подход регуляторов гражданской авиации и Министерства национальной экономики. Авиакомпаниям предоставляются субсидии на социально значимые рейсы, а у аэропортов отсутствует стабильная доходная база, тем более тарифы регулируются. Внедрение режима «открытого неба» не решает все проблемы аэропортов.

4. Увеличение потребности в услугах гражданской авиации / низкий внутренний платежеспособный спрос на услуги гражданской авиации.

Увеличение потребности в авиаперевозках. В последние годы наблюдается рост объема пассажирских и грузовых авиаперевозок, растет количество транзитных перевозок. Уровень прироста перевозок свидетельствует о форми-

ровании позитивных трендов в развитии коммерческой авиации. Появление бюджетной авиакомпания «FlyArystan» позволило расширить перечень потребителей авиационных услуг. IATA признало Казахстан одним из самых динамично развивающихся рынков в странах Восточной Европы и Центральной Азии. По прогнозам, в ближайшие 20 лет пассажиропоток вырастет с 8 млн до 18 млн. человек. Вместе с тем медленный рост платежеспособного спроса населения на услуги авиаперевозчиков снижает темпы развития данного рынка.

5. Приобретение авиакомпаниями новых современных самолетов / дефицит квалифицированного авиационного персонала.

Применение авиакомпаниями новых модернизированных самолетов, позволяющих сокращать расход авиатоплива. Отечественными авиакомпаниями «Air Astana» и СКАТ проводятся мероприятия по обновлению парка самолетов, ориентированных на новые модернизированные самолеты, позволяющие сокращать расход топлива. Это позволило достичь среднего возраста самолетов национального перевозчика «Air Astana» до 8,5 лет, а средний возраст самолетов бюджетной авиакомпании «FlyArystan» составляет 6 лет.

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

6. Создание международного хаба и развитие транзита / наличие единственного крупного национального авиаперевозчика.

Аэропорты Казахстана в основном расположены на пути воздушных трасс, соединяющих Европу с Азией, Юго-Восточной Азией, вследствие чего, имеется существенный потенциал расширения международных воздушных сообщений и увеличения полетов казахстанских авиакомпаний в ближнее и дальнее зарубежье. Учитывая дорогостоящее обновление авиапарка, закупать новые современные самолеты могут позволить только две компании «Air Astana» и СКАТ. Другие авиакомпании используют воздушные суда устаревшей модификации, а также с большим сроком эксплуатации.

Эксклюзивные меры господдержки национального перевозчика «Air Astana» привели к тому, что компания в настоящее время является единственным конкурентоспособным перевозчиком на международном рынке. В условиях режима «Открытое небо» авиакомпания «Air Astana» может оказаться единственным конкурентоспособным перевозчиком и на внутреннем рынке.

7. Снижение стоимости авиабилетов за счет снижения прямых затрат авиакомпаний / дефицит и высокая стоимость авиатоплива.

Внедрение информационных технологий (электронный билет, интернет-продажи, веб-бронирование, самостоятельной регистрации на рейсы и др.) позволило снизить стоимость авиабилетов. Продолжающееся в последнее время внедрение цифровизации и новых информационных технологий расширило перечень авиационных услуг. Для потребителей созданы все условия для приоб-

ретения авиабилетов, регистрации на рейсы через интернет-продажи, которое можно осуществить не выходя из дома, или офиса.

Дефицит и стоимость авиационного бензина. Высокая стоимость авиатоплива и отсутствие прозрачного механизма распределения авиационного топлива снижает конкурентоспособность отечественных авиакомпаний перед иностранными, прежде всего с российскими. Отечественные нефтеперерабатывающие заводы обеспечивают потребность в авиакеросине на 80 %, а оставшуюся часть вынуждены закупать из-за рубежа и в основном через посредников. Из-за низкой покупательской способности большинства населения Казахстана, и высокой стоимости авиатоплива, отечественные авиакомпании не могут использовать весь потенциал внутреннего рынка и конкурировать на рынке за пределами республики.

2.5. SWOT-анализ транспортной логистики

Таблица 19 - SWOT-анализ транспортной логистики

Сильные стороны	Слабые стороны
<ul style="list-style-type: none"> - выгодное географическое положение Казахстана для транзита грузов по международным транспортным коридорам; - наличие развитой сети железных и автомобильных дорог; - развивается институт транспортной логистики и мультимодальных перевозок. 	<ul style="list-style-type: none"> - недостаточно развита инфраструктура транспортной логистики; - низкий уровень технологии отслеживания движения транзитных грузов; - низкий уровень мониторинга, анализа и прогнозирования перевозок для прогнозирования развития транспортной логистики.
Возможности	Угрозы
<ul style="list-style-type: none"> - упрощение таможенных процедур и снижение административных барьеров; - цифровизация и внедрение информационных технологий; - развитие транспортных коридоров в рамках подписанных соглашений. 	<ul style="list-style-type: none"> - отток грузопотоков на альтернативные транспортные коридоры; - снижение конкурентоспособности отечественных автотранспортных компаний на рынке услуг международных грузоперевозок; - дефицит профессиональных кадров высокого уровня.

Примечание: составлена авторами исследования на основе опросов экспертов

1. *Выгодное географическое положение Казахстана для транзита грузов по международным транспортным коридорам / отток грузопотоков на альтернативные транспортные коридоры.*

Интенсивное экономическое развитие западных и центральных районов Китая создаёт потенциал для увеличения грузопотока, тяготеющего к железнодорожным перевозкам через Казахстан в регионы Центральной Азии, Европы, Каспийского моря и Ближнего Востока. Стратегия Китая «Один пояс - один путь», направленное на развитие альтернативных наземных маршрутов в противовес морским перевозкам, сегодня привело к созданию существенного транзитного потенциала через территорию ЕАЭС. Это обусловлено тем, что для грузоперевозок из Китая на общий рынок Европы достаточно преодолеть только одну таможенную территорию, пересекая по транспортным маршрутам Ка-

захстан, Россию и Беларусь, входящих в состав ЕАЭС.

Перенаправление транзитных грузов по Северному коридору Транс-Сибирской железнодорожной магистрали (через РФ). В настоящее время обострилась конкурентная борьба за грузопотоки между Европой и Азией. Существует угроза того, что грузы из Китая в Европу могут пойти через Северный коридор, минуя территорию Казахстана, что приведет к падению транзита через Казахстан и, следовательно, доходов для национальной экономики.

2. Наличие развитой сети железных и автомобильных дорог / снижение конкурентоспособности отечественных перевозчиков на рынке услуг международных грузоперевозок.

В Казахстане построены железнодорожные линии Жезказган-Бейнеу протяженностью 1 036 км, Аркалык-Шубарколь (214 км) и др. По состоянию на начало 2019 г. эксплуатационная длина железнодорожных путей общего пользования составляла 15 786 км. Также построены автомобильные дороги, соответствующие международным стандартам: «Западный Китай - Западная Европа», «Нур-Султан - Щучинск - Петропавловск», «Нур-Султан - Караганда - Алматы» и др. Однако из-за высокого износа и недостаточного количества подвижного состава казахстанские автотранспортные компании являются неконкурентоспособными на рынке услуг международных грузоперевозок.

3. Развивается институт транспортной логистики и мультимодальных перевозок / дефицит профессиональных кадров высокого уровня.

В Казахстане развивается система предоставления логистических услуг в режиме «одного окна», создаются центры компетенции, например АО «KTZ Express» предлагает на внутреннем и международном рынке контрактную логистику, обеспечивает доставку грузов и организацию цепей поставок «от двери до двери». Повышается качество логистических услуг путем внедрения передового опыта и лучших международных практик, обеспечения доступности логистических услуг; создания систем информационного обеспечения потребителей логистических услуг. Но остается нерешенной задача обеспечения отрасли профессиональными кадрами высокого уровня.

4. Упрощение таможенных процедур и снижение административных барьеров / низкий уровень мониторинга, анализа и прогнозирования перевозок для прогнозирования развития транспортной логистики.

Нефизические барьеры, длительный простой и бюрократические задержки приводят к несоблюдению сроков доставки грузов, снижению конкурентоспособности маршрута, репутационным потерям, материальным затратам (погрузочно-разгрузочные работы, маневровые, терминальные). Дополнительный таможенный досмотр контейнеров, следующих транзитом по территории Казахстана из третьих стран в третьи страны. Клиенты отказываются от поставки товаров по транс-казахстанским маршрутам из-за опасений задержек и простоев. Однако отсутствие системы открытых баз данных по транспортной логистике, структурированной статистической информации, дающей достоверную картину по различным аспектам отрасли, затрудняют прогнозирование развития транспортной логистики.

5. Развитие транспортных коридоров в рамках подписанных соглашений / недостаточно развита инфраструктура транспортной логистики.

Существующие транспортные коридоры, проходящие через территорию Казахстана создают условия для увеличения объемов перевозок и развития рынка логистических услуг. Однако имеющаяся инфраструктура не соответствует растущим потребностям грузоотправителей и сдерживает развитие отрасли транспортной логистики.

6. Цифровизация и внедрение информационных технологий / низкий уровень технологии отслеживания движения транзитных грузов.

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. Эффект будет получен как за счет перехода на электронный документооборот, в том числе в области авиаперевозок, так и благодаря внедрению интеллектуальной транспортной системы, которая позволит увеличить объем автогрузоперевозок за счет обеспечения качественной и безопасной дорожной инфраструктуры между регионами Казахстана и международном сообщении. Интеллектуальная транспортная система объединит функции видеонаблюдения, управления дорожным движением, оповещения водителей о погодных условиях и электронной оплаты услуг.

В связи с увеличением объемов транзитных перевозок грузоотправители предъявляют повышенные требования к сохранности грузов, к возможностям отслеживания их в пути следования, к срокам доставки и др. В настоящее время эти требования не обеспечиваются в полном объеме из-за низкого уровня технологии отслеживания движения транзитных грузов.

2.6. SWOT-анализ транспортно-логистического комплекса

Таблица 20 - SWOT-анализ транспортно-логистического комплекса

Сильные стороны	Слабые стороны
<ul style="list-style-type: none">- наличие законов и нормативных правовых актов, регламентирующих деятельность транспортной отрасли;- выгодное географическое положение Казахстана для транзита грузов по международным транспортным коридорам;- наличие развитой сети железных и автомобильных дорог.- прохождение через территорию Казахстана ряда международных транспортных маршрутов.	<ul style="list-style-type: none">- отсутствие целостной организационной структуры системы государственного управления транспортной отраслью;- низкое качество системы сбора, обработки и передачи статистических данных и низкий уровень информационных и цифровых технологий;- высокий физический и моральный износ большей части инфраструктуры и подвижного состава;- недостаточно развита инфраструктура транспортной логистики.
Возможности	Угрозы

<ul style="list-style-type: none"> - участие в китайской инициативе «Экономический пояс Шелкового пути»; - сокращение административных барьеров для развития предпринимательства в транспортной отрасли; - развитие НИОКР и внедрение информационных технологий. 	<ul style="list-style-type: none"> - снижение международных грузоперевозок через Казахстан в случае усиления «санкционной войны» между Западом и Россией; - снижение конкурентоспособности отечественных перевозчиков на рынке услуг международных грузоперевозок; - дефицит профессиональных кадров высокого уровня.
---	--

Примечание: составлена авторами исследования на основе опросов экспертов

1. Наличие законов и нормативных правовых актов, регламентирующих деятельность транспортной отрасли / отсутствие целостной организационной структуры системы государственного управления транспортной отраслью.

В настоящее время деятельность всех видов транспорта в достаточной степени охвачена государственным регулированием (законные и подзаконные акты). Принят Стратегический план развития Республики Казахстан до 2025 года [19], имеются Закон «О транспорте» [23], отраслевые законы по видам транспорта, законы и нормативные документы в рамках ЕАЭС.

Вместе с тем соответствующие уполномоченные государственные органы не приступили к разработке методики и правил оплаты услуг МЖС, установления дифференцированных по видам грузов тарифов, субсидирования пассажирских перевозок. Остаются без экономических оценок факты сохранения партнерами по ЕАЭС естественной монополии на рынке железнодорожных перевозок, а также снятие ответственности с КТЖ за гарантированное обеспечение потребностей бизнеса подвижным составом и перевозках. Эти институциональные изъяны обусловили неуверенность предпринимателей (в том числе крупных) в стабильной работе отраслей.

Эти институциональные недостатки усугубляются отсутствием целостной организационной структуры системы государственного управления транспортной отраслью. В Казахстане отсутствует уполномоченный отраслевой государственный орган, регулирующий весь транспортно-логистический комплекс, принимающий стратегические решения, определяющий и контролирующий деятельность всех национальных компаний в сфере транспорта. Более того, в Республике Казахстан отсутствует стратегия развития транспортно-логистического комплекса и отдельных его отраслей.

2. Выгодное географическое положение Казахстана для транзита грузов по международным транспортным коридорам / снижение конкурентоспособности отечественных перевозчиков на рынке услуг международных грузоперевозок.

Выгодное географическое положение способствуют развитию коридоров для транзитных грузопотоков. Однако это преимущество во многом нивелируется нехваткой оперативной и актуальной информации, доступной для участников рынка (грузоотправители, перевозчики и др.), узким перечнем показателей, собираемых официальной статистикой и неразвитостью системы сбора

информационных и цифровых технологий. Существующие статистические данные не отражают истинную картину состояния транспортного комплекса. Примером может послужить статистические данные по перевозке пассажиров автомобильным транспортом. В 2017 г. перевезено 22 690,728 тыс. чел., пассажирооборот составил 240 485,2 млн. пасс.-км. В том же году в Российской Федерации перевезено 13 930,7 млн. пассажиров, а пассажирооборот составил 133,4 млрд пасс.-км. Численность населения Казахстана почти в 8 раз меньше, чем в России, но согласно статистике в нашей стране пассажиров перевезено почти в 2 раза больше, чем в соседней стране. Это косвенно подтверждает существование серьезных изъянов в системе сбора и обработки статистических данных, недостаточную адаптированность официальной статистики потребностям анализа и прогнозирования рынка транспорта и транспортной логистики.

3. Наличие развитой сети железных и автомобильных дорог / высокий физический и моральный износ большей части инфраструктуры и подвижного состава.

Наличие развитой сети железных и автомобильных дорог. Географически разветвленная и протяженная сеть железнодорожных линий, внутреннего водного и морского транспорта, а также строительство автомобильных дорог позволяет обеспечить потребности населения и бизнеса в грузовых и пассажирских перевозках на любые расстояния во внутривнутриреспубликанском и межрегиональном (транзитном) сообщении, обеспечивая связность с сопредельными государствами через существующие транспортные коридоры.

Увеличение объемов перевозок, отсутствие необходимого финансирования и адекватных транзитному потенциалу мер по содержанию, модернизации и внедрению современных технологий, повышению пропускной способности объектов транспортной инфраструктуры может привести к снижению темпов роста транзитных перевозок, а также привлекательности транзитных коридоров Казахстана. Существующие темпы обновления подвижного состава могут привести к ухудшению технического состояния парка подвижного состава, увеличению затрат на их содержание и экологической нагрузки, повышению уровня износа и, как следствие, сокращения парка.

Высокий физический и моральный износ большей части инфраструктуры и подвижного состава не позволяет в полной мере получить выгоды от развитости сети дорог. Износ подвижного состава на железнодорожном транспорте составляет 60%, износ грузового и пассажирского автомобильного транспорта - 68%. Отсутствие государственной поддержки обновления подвижного состава на международных автомобильных перевозках снижает конкурентоспособность отечественных перевозчиков. Низкие темпы обновления подвижного состава являются одной из причин высокой себестоимости перевозок.

4. Прохождение через территорию Казахстана ряда международных транспортных маршрутов / недостаточно развита инфраструктура транспортной логистики.

Казахстану необходимо воспользоваться возможностями, которые открывают проходящие через территорию международные транспортные маршруты.

Одной из возможностей является увеличение контейнерных перевозок грузов. Однако для контейнерных технологий требуется соответствующая транспортно-логистическая инфраструктура, недостаточная развитость которой не позволят оптимально использовать международные транспортные маршруты. Кроме инфраструктуры, необходима политика стимулирования контейнеризации. Для этого, в первую очередь, требуется правильный тариф, а также совершенствование технологий учета.

5. Участие в китайской инициативе «Экономический пояс Шелкового пути» / снижение международных грузоперевозок через Казахстан в случае усиления «санкционной войны» между Западом и Россией.

Участие в китайской инициативе «ЭПП» позволяет наращивать транзитный потенциал Казахстана, провести модернизацию инфраструктуры, придать импульс экспортоориентированным отраслям промышленности и тем самым обеспечить развитие транспортно-логистического комплекса. Вместе с тем, имеется угроза снижения международных грузоперевозок через Казахстан в случае усиления «санкционной войны» между Западом и Россией, которая началась в 2014 году и создает определенные сложности для транзита грузов. С этим связано появление международных транспортных маршрутов, предусматривающих грузоперевозки из Европы в Китай, не пересекая территорию России, что ведёт к удорожанию и увеличению сроков доставки грузов. Одним из ключевых моментов, обуславливающих необходимость возрождения Министерства транспорта, являются интеграционные процессы. Важно не только грамотно вести переговоры и защищать свои экономические интересы в рамках ЕАЭС и «ЭПП», но и максимально использовать новые возможности, возникающие по мере развития региональной экономической интеграции, что и делают Китай, Россия и Беларусь, а Казахстан отстает от них в этом плане. МНЭ РК надо содействовать развитию транзитным грузоперевозкам, а не забирать 50% дохода от транзита в пользу горно-металлургического комплекса.

6. Сокращение административных барьеров для развития предпринимательства в транспортно-логистическом комплексе / снижение конкурентоспособности отечественных перевозчиков на внутренних рынках.

Нефизические барьеры, длительный простой и бюрократические задержки приводят к несоблюдению сроков доставки грузов, снижению конкурентоспособности маршрута, репутационным потерям, материальным затратам (погрузочно-разгрузочные работы, маневровые, терминальные). Дополнительный таможенный досмотр контейнеров, следующих транзитом по территории Казахстана из третьих стран в третьи страны. Клиенты отказываются от поставки товаров по транс-казахстанским маршрутам из-за опасений задержек и простоев. Имеет место снижение конкурентоспособности отечественных перевозчиков на внутренних рынках. Отсутствие системных подходов в развитии транспортной отрасли, низкий уровень государственной поддержки, высокий износ подвижного состава и инфраструктуры по всем видам транспорта, низкие темпы обновления подвижного состава не позволяют отечественным перевозчикам конкурировать с перевозчиками других государств, прежде всего соседних

стран.

7. Развитие НИОКР и внедрение информационных технологий / дефицит профессиональных кадров высокого уровня.

Государством недостаточно финансируются НИОКР, а также внедрение информационных технологий в сфере транспорта и логистики. В настоящее время в Казахстане планирование развития транспортной инфраструктуры сети, сбор, анализ и хранение информации о ее техническом состоянии и интенсивности движения, ведение реестра регулярных маршрутов и перевозчиков, выдача разрешительных документов на выполнение перевозок и многие другие процессы осуществляются недостаточно эффективно ввиду отсутствия современных информационных систем. В последнее время ЕЭК актуализирует вопрос цифровизации и внедрения информационных технологий в государствах - членах ЕАЭС. Национальными компаниями транспортной отрасли разработаны свои программы цифровизации и внедрения информационных технологий. Однако развитие НИОКР и внедрение информационных технологий может столкнуться с проблемой дефицита профессиональных кадров. В долгосрочной перспективе ожидается, что требования к квалификации персонала логистических компаний возрастут, что приведет к росту спроса на квалифицированных сотрудников.

2.7. Экспертная оценка рисков и возможностей для развития транспортно-логистического комплекса и его отдельных отраслей

Риски, вытекающие из SWOT-анализа:

Риски транспортно-логистического комплекса:

- прогнозируемые и контролируемые риски, которые могут быть минимизированы в среднесрочной перспективе до 2025 года:
 - сохранение отсутствия целостной организационной структуры системы государственного управления транспортной отраслью;
 - сохранение низкого качества системы сбора, обработки и передачи статистических данных и низкого уровня информационных и цифровых технологий;
 - сохранение высокого физического и морального износа большей части инфраструктуры и подвижного состава;
- риски, динамику которых сложно прогнозировать и контролировать, и которые могут быть минимизированы в долгосрочной перспективе (до 2030 г.):
 - снижение международных грузоперевозок через Казахстан в случае усиления «санкционной войны» между Западом и Россией;
 - снижение конкурентоспособности отечественных перевозчиков на рынке услуг международных грузоперевозок;
 - отток грузопотоков на альтернативные транспортные коридоры;
 - риск увеличения транспортных издержек для бизнеса, особенно МСБ, при скоропалительном допуске частных перевозчиков. В этом случае выгоду

могут получить только крупные компании в ущерб интересам МСБ, населения и государства.

Риски для железнодорожного транспорта:

Существует риск потери доли рынка железнодорожных перевозок отечественными компаниями из-за институциональной неурегулированности вхождения на МЖС частных перевозчиков. Это создает риски, прежде всего для национальной компании АО «КТЖ».

- прогнозируемые и контролируемые риски, которые могут быть минимизированы в среднесрочной перспективе до 2025 года:
 - сохранение несогласованности признания электронных таможенных документов для транзита грузов;
 - сохранение высокой доли инфраструктуры, рассчитанной на низкие базовые скорости;
 - сохранение устаревшей методики расчета тарифов;
 - неразвитость научно-исследовательских центров, испытательных полигонов и иной инфраструктуры;
- риски, динамику которых сложно прогнозировать и контролировать, и которые могут быть минимизированы в долгосрочной перспективе (до 2030 г.):
 - появление новых альтернативных маршрутов на территории соседних стран, ориентированных на транзитные перевозки;
 - потеря части транзитных грузов из-за низких скоростей прохождения груза;
 - ускоренный рост физического и морального износа парка вагонов и локомотивов;
 - вхождение иностранных компаний на казахстанский рынок железнодорожных перевозок;
 - риск потери рынка международных перевозок из третьих стран из-за нарушения разрешительной системы.

Риски автомобильного транспорта:

- прогнозируемые и контролируемые риски, которые могут быть минимизированы в среднесрочной перспективе до 2025 года:
 - сохранение низкой эффективности транспортный контроль проезда тяжеловесных автотранспортных средств;
 - сохранение низкого технико-эксплуатационного уровня дорог областного и районного значения;
 - сохранение в целом в парке высокой доли устаревших моделей автотранспортных средств;
 - сохранение дефицита автотранспортных средств для международных перевозок грузов;
 - сохранение низкого уровня использования информационных систем, отсутствие актуальной базы данных, в том числе статистических данных.
- риски, динамику которых сложно прогнозировать и контролировать, и которые могут быть минимизированы в долгосрочной перспективе (до 2030 г.):

г.):

- усиление конкуренции между иностранными перевозчиками на территории Казахстана после вступления в силу с 2025 г. разрешения на осуществление каботажных перевозок перевозчиками из стран ЕАЭС;
- сохранение дефицита специалистов, способных проводить НИОКР и внедрять их результаты;
- сохранение изъятий и ограничений, препятствующих вхождению казахстанских перевозчиков на территорию сопредельных стран;
- значительное снижение парка автотранспорта из-за высокого уровня износа автотранспортных средств;
- риск потери рынка международных перевозок из третьих стран из-за нарушения разрешительной системы.

Риски водного транспорта:

- прогнозируемые и контролируемые риски, которые могут быть минимизированы в среднесрочной перспективе до 2025 года:
 - отсутствие судостроительных и судоремонтных заводов;
 - сохранение низкой конкурентоспособности торгового флота и дефицита морских паромов и контейнеровозов.
- риски, динамику которых сложно прогнозировать и контролировать, и которые могут быть минимизированы в долгосрочной перспективе (до 2030 г.):

- рост конкуренции на узком рынке Каспийского моря;
- рост износа инфраструктуры;
- перенаправление транзитных грузов по Северному коридору (через РФ) с привлечением Транс-Азиатской железнодорожной магистрали;
- рост износа судов.

Риски воздушного транспорта:

- прогнозируемые и контролируемые риски, которые могут быть минимизированы в среднесрочной перспективе до 2025 года:
 - сохранение дефицита квалифицированного авиационного персонала;
 - будет единственный крупный национальный авиаперевозчик;
 - сохранение высокой зависимости от импортного авиатоплива.
- риски, динамику которых сложно прогнозировать и контролировать, и которые могут быть минимизированы в долгосрочной перспективе (до 2030 г.):

- ускоренное принятие норм и правил «Единое небо государств-членов ЕАЭС»;
- рост конкурентоспособности авиакомпаний Узбекистана на южных и европейских направлениях;
- доминирование авиакомпаний России в результате нерыночных мер поддержки национальных авиаперевозчиков.

Риски транспортной логистики:

- прогнозируемые и контролируемые риски, которые могут быть минимизированы в среднесрочной перспективе до 2025 года:

- сохранение низкого уровня технологии отслеживания движения транзитных грузов;
- сохранение низкого уровня мониторинга, анализа и прогнозирования перевозок для планирования развития логистики;
- сохранение недостаточной развитости инфраструктуры транспортной логистики;
- минимизация коммерческих рисков контейнерных перевозок как для перевозчиков, так и для их клиентов - покупателей и продавцов по торговым контрактам;

- риски, динамику которых сложно прогнозировать и контролировать, и которые могут быть минимизированы в долгосрочной перспективе (до 2030 г.):

- снижение международных грузоперевозок через Казахстан в случае усиления «санкционной войны» между Западом и Россией;
- снижение конкурентоспособности отечественных перевозчиков на внутренних рынках;
- рост дефицита профессиональных кадров высокого уровня;
- рост оттока грузопотоков на альтернативные транспортные коридоры.

Возможности, обусловленные международными обязательствами Республики Казахстан в рамках ЕАЭС:

- принятие согласованных мер по обеспечению национальных преимуществ в сфере транспорта и логистики, а также реализации передовых зарубежных практик;
- выработка общих позиций при обсуждении в международных организациях вопросов, затрагивающих интересы ЕАЭС;
- гармонизация нормативной правовой базы функционирования транспортно-логистических комплексов стран - членов ЕАЭС;
- повышение качества транспортных услуг стран - членов ЕАЭС;
- обеспечение для перевозчиков одного государства-члена свободы транзита через территории других государств - членов ЕАЭС;
- обеспечение взаимодействия уполномоченных органов государств - членов ЕАЭС.

Возможности в сфере железнодорожного транспорта:

- осуществление скоординированной стратегии развития железнодорожного транспорта;
- принятие согласованных подходов по улучшению организации движения поездов, в том числе внедрение безбумажных технологий организации и оформления перевозок грузов;
- создание благоприятных институциональных условий для организации международных перевозок с третьими странами, включая принятие согласованных подходов по облегчению пересечения границ, устранению барьеров и упрощению процедур, для обеспечения беспрепятственного перемещения пассажиров и грузов;
- совершенствование тарифной политики, в том числе путем примене-

ния согласованных перевозчиками государств-членов ЕАЭС сквозных тарифных ставок при перевозках грузов из третьих стран в третьи страны транзитом через территории государств-членов ЕАЭС.

Возможности в сфере автомобильного транспорта:

- создание интеллектуальной транспортной системы, как составной части интеллектуальной транспортной системы ЕАЭС;
- совершенствование организации международных автомобильных пассажирских перевозок на основе согласованных подходов со странами - членами ЕАЭС, развитие информационного обеспечения участников данного рынка транспортных услуг;
- установление согласованных с уполномоченными органами странам - членом ЕАЭС требований к предельно допустимым массам, осевым нагрузкам, габаритам автотранспортных средств и сроков начала их применения для осуществления международных перевозок;
- обеспечение для казахстанских автомобильных перевозчиков свободы транзита через территории государств - членом ЕАЭС;
- облегчение получения казахстанскими перевозчиками от компетентных органов государств - членом ЕАЭС специальных разрешений на проезд тяжеловесных или крупногабаритных автотранспортных средств и перевозку опасных грузов при осуществлении через их территорию международных автомобильных перевозок;
- гармонизация профессиональных и квалификационных требований к специалистам, а также к работникам, осуществляющим международные автомобильные перевозки.

Возможности в сфере гражданской авиации:

- гармонизация законодательства в соответствии со стандартами и рекомендуемой практикой Международной организации гражданской авиации (ИКАО);
- выявление и устранение барьеров (проблемных вопросов) в области гражданской авиации, препятствующих развитию конкуренции на рынке перевозок воздушным транспортом между странами - членами ЕАЭС;
- выработка и принятие согласованных подходов по применению равных (недискриминационных) тарифных условий при оказании услуг аэропортов и аэронавигации стран - членом ЕАЭС;
- создание равных (недискриминационных) условий для авиакомпаний стран-членом ЕАЭС, назначенных и уполномоченных в соответствии с международными договорами о воздушном сообщении, при выполнении регулярных воздушных перевозок между стран - членом ЕАЭС, а также запрет на взимание дополнительных платежей с авиакомпаний стран - членом ЕАЭС за использование воздушного пространства.

Возможности в сфере водного транспорта:

- упрощение процедур в портах России для казахстанских судов;
- обновление флота внутреннего водного транспорта;
- в процессе государственного регулирования водного транспорта более

активно использовать принцип «свой груз, свой флот»;

- развитие паромов и фидерных перевозок;

- контейнеризация при осуществлении международных грузоперевозок.

3. КОНЦЕПЦИЯ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОГО КОМПЛЕКСА КАЗАХСТАНА И ЕГО ОТДЕЛЬНЫХ ОТРАСЛЕЙ НА ДОЛГОСРОЧНУЮ ПЕРСПЕКТИВУ (ДО 2030 ГОДА)

3.1. Перспективные направления развития транспортного комплекса

Одной из целей государства в сфере транспорта является создание на территории Республики Казахстан современного транспортно-логистического комплекса, обеспечивающего экономически эффективные и технологически разнообразные транспортные связи между производствами, населенными пунктами, регионами и отраслями, как внутри страны, так и Казахстана с зарубежными странами. Развитие транспортно-логистического комплекса должно опережать рост объемов грузо- и пассажиропотоков по всем видам транспорта. Для достижения указанной цели необходимо решение большого количества задач, которые можно сгруппировать по ключевым направлениям. Согласно проведенному анализу основными направлениями развития транспорта на долгосрочную перспективу до 2030 года являются:

- совершенствование системы государственного регулирования и управления;
- повышение транзитного потенциала и эффективное его использование;
- максимальное содействие развитию отечественного предпринимательства, снижение издержек на внутренних, экспортных и импортных перевозках;
- развитие инфраструктуры;
- развитие науки и технологий;
- обеспечение транспортной безопасности;
- подготовка и переподготовка кадров;
- мультимодальные технологии перевозок.

Совершенствование системы государственного регулирования и управления транспортно-логистическим комплексом.

Данное направление предусматривает создание системы государственного стратегического планирования и оперативного управления, а также совершенствование нормативной правовой базы функционирования и развития транспортно-логистического комплекса. В частности, предлагается повысить качество таможенного режима и тарифного регулирования, механизмов лицензирования и сертификации, разграничить полномочия центральных и местных исполнительных органов в вопросах транспортного контроля. Кроме того, предполагается улучшить нормативную правовую базу системы технического регулирования в транспорте, финансирование НИОКР, подготовки кадров и др. Отсутствует целостный, системный подход к развитию транспортной системы Казахстана. В частности отсутствует долгосрочная стратегия развития транспортно-логистического комплекса в целом и отдельных видов транспорта, в том числе с учетом договоренностей в рамках ЕАЭС и перспектив участия в китайской инициативе «Один пояс, один путь». Эти недостатки государственного управления приводят к низким темпам развития отрасли.

Государственные программы нацелены на развитие транспортной инфраструктуры. Государственная программа «Нұрлы Жол» [8, 9] определяет ряд показателей прямых результатов по видам транспорта, которые недостаточно стимулируют развитие. Отсутствуют меры повышения конкурентоспособности отечественных перевозчиков. Контроль исполнения государственных программ развития транспорта и инфраструктуры и оценки их эффективности осуществляют уполномоченные государственные органы, Правительство и Администрация Президента РК.

Существующая структура государственного управления предполагает концентрацию функций разработки, реализации и оценки государственных программ в одном государственном органе. В результате сложно обеспечить независимость и объективность оценки государственных программ, так как ведомства заинтересованы только в положительных результатах оценки.

Создание уполномоченного центрального государственного органа главными функциями которого должны быть:

- разработка и осуществление транспортной политики и долгосрочной стратегии развития транспортно-логистического комплекса в целом, и его отдельных отраслей;

- содействие эффективной, надежной и конкурентоспособной деятельности транспортных и логистических компаний как на внутреннем, так и на международных рынках, защита интересов Республики Казахстан в сфере транспорта и логистик и на международной арене;

- обеспечить развитие физической инфраструктуры транспортно-логистического комплекса путем планирования, привлечения частных и администрирования государственных инвестиций в строительство, модернизацию и содержание транспортной и логистической инфраструктуры;

- общая координация деятельности всех структур системы управления и регулирования транспортно-логистического комплекса и его отраслей;

- осуществление инвестиций в НИОКР, в развитие и надлежащее функционирование системы подготовки и переподготовки кадров, разработку отраслевых норм и стандартов;

- направлять стратегическую деятельность национальных компаний, определять стратегические цели и приоритеты;

- следить и выполнять обязательства и права страны по международным соглашениям и проектам;

- выдавать лицензии и осуществлять надзор за органами и лицами, занимающимися перевозками.

Эффективное использование транзитного потенциала.

Международный транзит на железнодорожном транспорте означает перевозку чужого груза и за эту услугу платят по установленным неплохим тарифам железным дорогам. На автотранспорте иностранные грузоперевозчики используют автодороги Казахстана, получают необходимое содействие в случае возникновения проблем. Говоря о международном транзите, надо понимать, что Казахстан строит и модернизируют свою инфраструктуру для того, чтобы она

обеспечивала в первую очередь наши потребности в экспортных, импортных и внутренних перевозках грузов и пассажиров. Транзитный потенциал нужно расширять, но расширение транзита должно способствовать и выводить на новый уровень потребности экспорта, импорта, внутренних перевозок Казахстана. Полное и эффективное использование транзитно-транспортного потенциала, создание благоприятных экономических условий и правовых режимов для осуществления транзитных перевозок является стратегическим приоритетом. Для этого предусматривается заключение межгосударственных долгосрочных соглашений, участие Казахстана в формировании архитектуры трансконтинентальных транспортных коридоров по основным маршрутам: Китай ЕС, Транскаспийский маршрут и Север-Юг.

Разработать долгосрочную стратегию развития ТЛК Казахстана, предусматривающую частные (прямые, портфельные) и государственные инвестиции в создание новых и модернизацию существующих объектов транспортной инфраструктуры, прежде всего на транзитных транспортных коридорах, стимулирование обновления техники и технологий, доведение качества услуг до высоких мировых стандартов, в частности, повышение ценовой и скоростной привлекательности трансконтинентальных маршрутов.

Целесообразно принять закона «О транзите», регламентирующего отношения всех участников перевозки транзитных грузов, определяющего права и обязанности сторон, в т.ч. по вопросам соблюдения сроков доставки, обеспечения сохранности грузов и др. Для реализации норм этого закона в последующем будут приняты нормативные документы касательно оформления перевозок транзитных грузов в соответствии с международной практикой.

Для повышения привлекательности транзитных маршрутов через Казахстан по срокам доставки и накладным расходам необходимо внедрять технологии быстрого обслуживания и обработки грузов; сократить (минимизировать) количество досмотров и осмотров в пути; увеличить скорости перевозки; привести технические характеристики подвижных составов в соответствие со скоростными требованиями; модернизировать средства диагностики технического состояния подвижного состава; повысить степень маршрутизации поездов.

В правоприменительной практике таможенного регулирования оборота контейнеров следует обеспечить реализацию положений Конвенции о временном ввозе (Стамбул, 1990 г.), регламентирующих возможность операторам предоставлять письменные обязательства, заполненные в произвольной форме без оформления книжки CARNETATA об уплате таможенных пошлин и налогов с введением соответствующей нормы в казахстанское законодательство. Необходимо существенно продлить сроки пребывания контейнеров без декларирования на территории Казахстана.

Максимальное содействие развитию отечественного предпринимательства, снижение издержек на внутренних, экспортных и импортных перевозках.

Данное направление должно предусматривать создание конкурентного рынка транспортных услуг, что обеспечит повышение доступности и качества пассажирских и грузовых перевозок. Необходимо предусмотреть государствен-

ную поддержку обновления подвижного состава на железнодорожном, автомобильном и водном транспорте. Важной задачей является создание региональных транспортно-логистических центров и терминальных комплексов в транспортных узлах регионов Казахстана для более качественного обслуживания международных и транзитных перевозок.

Повысить конкурентоспособность и возможности отечественных автомобильных перевозчиков грузов и операторов железнодорожных грузовых вагонов, работающих на трансграничных поставках (в терминах ВТО).

Для повышения конкурентоспособности транспортных компаний необходимы меры государственной финансовой поддержки, в т.ч. субсидиями и кредитами, целевое финансирование социально значимых пассажирских перевозок, непредвзятое расследование и рассмотрение в суде пассажирских дел (изнасилование пассажиров, сход пассажирских поездов и др.). Целесообразно направить часть ресурсов, предусмотренных программами развития предпринимательства в развитие малого и среднего бизнеса в сфере транспорта и транспортной логистики. Это обеспечит прирост занятости в указанных сферах экономики. Стоит изучить опыт передовых стран по созданию благоприятных условий для развития предпринимательства в ТЛК Казахстана, снижения издержек на внутренних, экспортных и импортных перевозках грузов и пассажиров.

Большое внимание необходимо уделить развитию системы саморегулирующих организаций в транспорте. Важно снизить административные барьеры, препятствующие развитию, свободному функционированию рынков и конкуренции.

Развитие инфраструктуры транспортно-логистического комплекса.

Данное направление означает взаимосвязанное сбалансированное развитие инфраструктуры всех видов транспорта. Это требует общей координации как при разработке стратегий, так и на этапе осуществления инвестиционных проектов в отдельных отраслях транспорта с учетом прогноза спроса на услуги грузовых и пассажирских перевозок. Соответственно одной из важных задач является разработка комплексной стратегии развития и модернизации инфраструктуры на республиканском и региональном уровнях.

Развитие инфраструктуры означает, прежде всего, строительство и реконструкцию дорожных и железнодорожных сетей. Инфраструктура будет развиваться в двух направлениях:

- повышение пропускной способности международных транспортных коридоров (модернизации ряда железнодорожных участков, строительство вторых путей для расширения «лимитирующих» участков железнодорожной инфраструктуры по ключевым транзитным направлениям, интеграция национальной транспортной системы в международные транспортные коридоры);
- развитие транспортной инфраструктуры по направлению во внутрь страны.

Прогнозируется рост транзита грузов в результате осуществления китайской инициативы «Экономический пояс Шелкового пути». Поэтому значитель-

ные объемы инвестиций должны быть вложены в развитие ее инфраструктуры. В рамках проекта ЭПШП необходимо продолжить участие в глобальной инфраструктурной интеграции и формировании внешней терминальной сети на мировом рынке транспортно-логистических услуг, выстраивать сети центров консолидации и дистрибуции грузопотоков Евразии, тем самым обеспечить выход к мировому океану. Внешняя терминальная сеть разворачивается в точках консолидации и дистрибуции грузопотоков в Китае, России, странах Центральной Азии, Турции, Персидского залива, Индии и Европы. Важно продолжить развитие казахстанско-китайского терминального комплекса в китайском порту Ляньюньган, построенного в 2014 г.

Развитие науки и технологий.

Важно правильное понимание ключевой роли ТЛК Казахстана для успешного развития практически всех отраслей национальной экономики. Невозможно решать стратегические задачи и проблемы транспортной отрасли без привлечения науки. Повысить эффективность транспортной отрасли возможно только на основе инноваций, т.к. организационные рычаги повышения эффективности в условиях действующих механизмов государственного регулирования ограничены. Поэтому надо создать прочные связи между наукой и производством. В решении этой задачи главная роль отводится отраслевому уполномоченному органу министерству.

Данное направление должно предусматривать:

- стимулирование разработки и внедрения инновационных транспортно-логистических технологий, технических средств и систем;
- создание элементов технологий скоростного и высокоскоростного транспорта;
- стимулирование разработки и поддержка внедрения инновационных технологий в транспортной инфраструктуре;
- разработка стандартов и регламентов, развитие системы сертификации, создание испытательных полигонов;
- развитие научных исследований в области повышения безопасности транспортной системы, снижения негативного воздействия транспорта на окружающую среду;
- финансовая и техническая поддержка отраслевых научных организаций ТЛК Казахстана.

С 2015 г. содействие и поддержку научно-исследовательским работам (НИР) и проектам в сфере ТЛК Казахстана оказывает Корпоративный фонд «KAZLOGISTICS», созданный в 2014 г. Объем финансирования НИР и проектов составляет 5-8 млн. тенге. По данным на 19 июля 2019 г., выполнено 13 исследований по анализу нормативных правовых документов, проблемных ситуаций с разработкой практических рекомендаций по способам их решения, на стадии выполнения находились ещё три проекта. Все исследования имеют прикладную направленность, проводятся с привлечением ведущих отраслевых ассоциаций и предприятий - членов Союза транспортников Казахстана KAZLOGISTICS и с участием отраслевых специалистов и экспертов.

Результаты выполненных НИР и проектов использованы при разработке:

- Комплексной программы (дорожной карты) развития автобусных пассажирских перевозок;
- перечня наименований профессий, необходимых для разработки отраслевой рамки квалификаций «Железнодорожный транспорт» и профессиональных стандартов железнодорожного транспорта;
- отраслевых рамок квалификаций по всем видам транспорта;
- обоснования для инициирования рассмотрения целесообразности разработки Закона «Об экспедиторской деятельности в Республике Казахстан».

Кроме того, в МНЭ РК были представлены предложения по освобождению от уплаты корпоративного подоходного налога (КПН) и налога на добавленную стоимость (НДС) пассажирских автобусных перевозчиков, а также материалы по пяти НИР, выполненных в 2018 г. Полные версии отчетов НИР доступны любым организациям и заинтересованным лицам, т.к. они размещены на сайте Союза транспортников Казахстана «KAZLOGISTICS».

На расширенном заседании Президиума Союза транспортных и логистических организаций и ассоциаций «KAZLOGISTICS» 19 июля 2019 г. отмечено, что до сих пор в стране не сложилась эффективная система проведения НИР, развития прикладных исследований в ТЛК Казахстана, одобрено предложение по созданию Координационного совета по научно-исследовательской, образовательной и инновационной деятельности в сфере транспорта и транспортной логистики.

В качестве основных задач Координационного совета предлагается решение следующих вопросов:

- принять возможные меры по инициированию создания отраслевых научно-исследовательских институтов с соответствующей базой при АО «НК «КТЖ» и РГП «Казаэронавигация» с последующей аккредитацией их в уполномоченном органе и включением в Программу для базового финансирования и внесения данного вопроса в Государственную программу инфраструктурного развития РК на 2020-2025 годы;

- просить МИИР организовать деятельность комитетов транспорта, гражданской авиации и автомобильных дорог по утверждению Перечня научно-исследовательских работ на 3-летний период, оказания поддержки по прохождению стандартных процедур в соответствии с Правилами базового, грантового и программно-целевого финансирования в РК и последующего утверждения на Высшей научно-технической комиссии;

- оказывать поддержку научно-исследовательским институтам и творческим коллективам по инициированию проведения необходимых для ТЛК Казахстана научных исследований по всем возможным видам и программам финансирования;

- в соответствии с поручением Президента РК Токаева К-Ж. национальным компаниям и бизнес-структурам принять меры по изысканию средств для увеличения финансирования НИР, укрепления их производственной базы и подготовки научных кадров;

- совместно с МИИР, НПП «Атамекен» и отраслевыми ассоциациями принять возможные меры для своевременной разработки на регулярной основе Транспортной стратегии РК на долгосрочный период и подготовки Национального доклада по транспорту.

Важно внедрение цифровизации, современных систем связи и информационной аналитической системы транспортной базы данных, позволяющей анализировать и прогнозировать данные по объемам, видам грузов и направлениям перевозок, по видам транспорта как на внутреннем, так и в международном сообщении, в т.ч. по сбору информации о местонахождении грузов в режиме онлайн.

Крайне важно развивать цифровизацию в ТЛК Казахстана. В крупных национальных компаниях приняты программы цифровизации, но в регионах, в т.ч. в г. Алматы, существующие базы данных обновляются вручную и хранятся на бумажных носителях. Постановлением Правительства от 12 декабря 2017 г. № 827 утверждена Государственная программа «Цифровой Казахстан» [22], в которой отдельное место занимает раздел «Транспорт и логистика». В этом разделе подчеркивается, что «для обеспечения дальнейшего роста транспортно-логистической отрасли требуется внедрение транспортной системы, которая бы содействовала увеличению транзитного потенциала путем управления транспортными средствами, усилению безопасности на транспорте путем оперативной обработки информации и выработки оптимальных и рациональных решений и управляющих воздействий».

В соответствии с Законом «О науке» при Правительстве создана и действует Высшая научно-техническая комиссия. Предлагается в состав данной комиссии включить представителей всех отраслей ТЛК Казахстана, а также Союза транспортных и логистических организаций и ассоциаций Казахстана «KAZLOGISTICS».

На расширенном заседании Президиума Союза транспортных и логистических организаций и ассоциаций «KAZLOGISTICS» 19 июля 2019 г. принято решение рекомендовать МИИР инициировать внесение изменения в постановление Правительства от 16 мая 2011 г. № 519 «О национальных научных советах» в части создания Национального научного совета по направлению науки «Развитие инфраструктуры, транспорта и торговли» для участия ТЛК Казахстана в ежегодном базовом, грантовом и программно-целевом финансировании научной и научно-технической деятельности.

В Стратегическом плане развития Республики Казахстан до 2025 г. [19] записано: «Будет активизирован план поэтапного увеличения финансирования науки, утвержденный Высшей научно-технической комиссией, до 1% к 2025 г. При этом вводится обязательное требование о не менее чем 50% софинансировании поддерживаемых из бюджета научно-инновационных проектов из внебюджетных источников (частный сектор). В результате планируется увеличить долю частного финансирования с 7% до 50% от общего объема финансирования исследований прикладного характера».

В проекте Государственной программы инфраструктурного развития

«Нурлы Жол» имеется раздел «5.3. Реализация задачи 3. «Повышение технологической, научно-методической и ресурсной обеспеченности инфраструктурного комплекса», в котором определено, что «одним из направлений повышения эффективности деятельности транспорта, снижения транспортной составляющей в стоимости товаров и услуг будет проведение научных исследований с последующей разработкой и внедрением системы мониторинга транспортных издержек, а также выработка мер по стимулированию их снижения».

Обеспечение транспортной безопасности.

Под транспортной безопасностью понимается состояние защищенности жизненно важных интересов личности, общества и государства в транспортной сфере от внутренних и внешних угроз, состояние защищенности транспортного комплекса от этих угроз. Транспортная безопасность охватывает все факторы, создающие угрозы авиационной безопасности, которые включают, помимо традиционных направлений, и другие аспекты, такие как обеспечение безопасности в неконтролируемой зоне аэропортов, кибербезопасность и защите от переносных зенитных комплексов.

Данное направление должно предусматривать:

- проведение стратегии последовательного повышения уровня технической и технологической безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств;
- разработку и принятие межотраслевой программы, включая вопросы транспортной безопасности, безопасности движения, ДТП, безопасности полетов, безопасности плавания;
- обеспечение защиты транспорта от актов незаконного вмешательства
- обеспечение мобилизационной готовности транспорта.

Подготовка и переподготовка кадров.

Потребности ТЛК Казахстана в специалистах разного профиля и уровня компетенции должны удовлетворяться в основном за счет отечественных организаций образования. Для этого необходимо постоянно обновлять государственные образовательные стандарты в соответствии с профессиональными стандартами (рамки квалификации). Система подготовки и переподготовки кадров должна обеспечивать отрасль кадрами по новым профессиями, а также гибко реагировать на технологические инновации. При этом важно стимулировать подготовку специалистов в области проектирования и эксплуатации транспортных систем и средств, проектирования, строительства и эксплуатации объектов транспортной инфраструктуры, а также государственного регулирования, контроля и надзора деятельности транспорта (в том числе экологической безопасности). Кроме того, предлагается обеспечивать студентам образовательных учреждений возможность прохождения производственной и преддипломной практики, а также оказывать содействие последующему их трудоустройству. Особое внимание необходимо уделить планированию переподготовки и повышения квалификации работников ТЛК Казахстана.

3.2. Перспективные направления развития железнодорожного транспорта

Совершенствование нормативной правовой базы.

Услуги железнодорожного транспорта осуществляются в соответствии с требованиями национального законодательства в области железнодорожного транспорта, а также иными документами, регламентирующими вышеперечисленные услуги на «пространстве 1520» и в международном сообщении, техническими регламентами и стандартами (ГОСТ, СТ РК), утвержденными МИИР, КТЖ и заводами-изготовителями, а также нормативными техническими документами, согласованными и утвержденными Комиссией Совета по железнодорожному транспорту полномочных специалистов вагонного хозяйства железнодорожных администраций (ЦСЖТВ) и Советом по железнодорожному транспорту государств-участников СНГ (ЦСЖТ).

На сегодняшний день производственно-технические процессы КТЖ регламентируют более 1200 нормативно-технических документов. При этом отсутствие системы стандартизации приводит к неконтролируемому количественному расширению нормативной базы, дублированию и противоречиям в требованиях. Система нормативной технической документации сформирована по хозяйственному принципу МПС и не соответствует проведенной реструктуризации в отрасли, т.к. выстроена для регулирования деятельности хозяйств единой железной дороги и не в полной мере учитывает наличие на рынке частных перевозчиков и частных компаний. Необходим анализ конкуренции с выявлением несоответствий в законодательной базе, в т.ч. несоответствий внутреннего законодательства по разделению прав, обязанностей, ответственности участников перевозочного процесса на современном этапе. Требуется привести в соответствие.

Либерализация рынка услуг грузовых перевозок.

По результатам пилотного проекта необходимо провести анализ регуляторного воздействия на деятельность частных перевозчиков, принять решения с учетом ограничений, связанных с сохранением монополии на грузовые перевозки в соседних государствах (СНГ, РФ, Китай). Необходимо разработать обязательную методику рыночного тарифообразования, определить статус национального перевозчика, создать рыночную среду. Существующая тарифная система, предусматривающая кросс-субсидирование, дотирование пассажирских перевозок за счет грузоперевозок, не соответствует потребностям дальнейшего развития железнодорожного транспорта, т.к. всё это ложится на единого перевозчика. В этих условиях вводятся частные перевозчики, которые будут садиться на выгодные рейсы, оттягивать доходы и тратить их по своему усмотрению. В подобном случае нельзя говорить о равных условиях.

Модернизация инфраструктуры МЖС.

Рост транзитных перевозок, в т.ч. контейнерных, связано с развитием инфраструктуры, созданием современной наземной инфраструктуры на маршрутах Китай - Европа - Китай. В Китае вторую пятилетку реализуется программа модернизации железных дорог для доведения базовой скорости в грузовом

движении до 160 км/час. В Казахстане правилами технической эксплуатации железных дорог предусмотрена максимальная скорость в грузовом движении 90 км/час. Сметы и проекты на новое строительство, ремонты и модернизацию объектов инфраструктуры рассчитываются по этим параметрам.

Для обеспечения высокой эффективности железнодорожного транспорта и увеличения объемов грузопотоков по всем направлениям необходимо осуществить:

- модернизацию инфраструктуры для обеспечения движения грузовых поездов до 100-120 км/час, пассажирских свыше 220 км/час;
- обновление подвижного состава с применением композитных материалов, в т.ч. внедрение инновационных тележек, для перевозки грузов со скоростью до 100-120 км/час, а также позволяющих устанавливать на них автомобильные тележки.

Потребуется значительные инвестиции. На первом этапе целесообразно разработать и утвердить необходимые технические требования и стандарты.

Увеличение объемов транзитных грузопотоков.

Казахстан - грузообразующая страна, т.к. имеется много насыпных грузов, сырья и т.д. Поэтому экспорта больше, чем импорта по железной дороге. Важно обеспечить перевозку грузов собственным транспортом (парком вагонов, парком автотранспортных средств, морским и речным флотом) по принципу «свой груз - свой флот». Соответственно необходимо наращивать, к примеру, собственный парк железнодорожных вагонов, тем более они работают не только в Казахстане, но и за рубежом. Без государственной поддержки ТЛК Казахстана не займет рынок услуг международных грузоперевозок. Казахстанским грузоперевозчикам сложно конкурировать, например, с российскими компаниями, потому что в России парк несравнимый: в РФ 1 млн. вагонов, в Казахстане лишь 70 тыс. вагонов.

Приоритет по увеличению объемов транзитных грузопотоков предполагает развитие транспортных коридоров путем решения следующих задач:

- создание прозрачных и стабильных условий с четко определенными графиками прохождения грузов;
- повышение интенсивности и качества взаимодействия железнодорожного транспорта с транспортно-логистическими центрами для консолидации и де-консолидации грузов, в т.ч. в экспортном направлении.

Дальше развивать опыт КТЖ по привлечению новых транзитных грузопотоков из Китая в Европу на трансказахстанские маршруты, предоставлении мультимодальных транспортных услуг на маршрутах контейнерных поездов. Целевая задача увеличить объём грузоперевозок по транспортному коридору Азия Европа до 1 млн. контейнеров в год к 2025 г., что составляет 20% от общего объема контейнерных перевозок в сегменте высокостоймых грузов в этом сообщении. Увеличение объемов контейнерных перевозок по трем ключевым направлениям, проходящим из Китая через Казахстан в Россию и Европу, через Каспийское море на Кавказ, Турцию и Южную Европу, через Туркменистан в страны Персидского залива, а также из России в страны Персидского за-

лива.

Учитывая развитие контейнерных перевозок и прогнозируемый рост транзита, необходимо предпринять меры по наращиванию парка фитинговых платформ и контейнеров, а также по пополнению парка вагонов и локомотивов с учетом их естественного выбытия. Соответственно, надо обеспечить наращивание парка отечественных операторов железнодорожных вагонов (на 10 тыс. ед.).

Модернизация информационной системы и цифровизация.

Существующие информационные системы разработаны и внедрены в 70-х годах прошлого столетия. Все авторские права, хранилища данных, а также системы обработки данных находятся за пределами Казахстана в России. Контроль за системой учета и данными также находится у российских частных структур, без согласования с которыми невозможны никакие действия с системами и данными, т.е. налицо утечка казахстанских данных за пределы страны. Это не позволяет оперативно и системно реагировать на изменяющиеся потребности внутреннего рынка, запросы структурных подразделений и госорганов по своевременному предоставлению актуальной информации о количественных и качественных показателях работы в онлайн-режиме. Кроме того, за рубеж уходят значительные денежные средства за предоставление информационных услуг.

Необходимо обеспечить свободный доступ казахстанских организаций и при необходимости граждан Казахстана с любого устройства к национальным информационным ресурсам и коммуникациям, внедрять цифровые технологии, интегрировать локальные информационные системы в общую отраслевую систему.

В современных условиях большое значение приобретает цифровизация ТЛК Казахстана, способствующая повышению компетенций, расширению возможностей отслеживания грузов по всей цепочке поставок, упрощению и ускорению таможенных процедур.

Программа «Цифровая железная дорога» была разработана КТЖ для повышения доходности грузовых и пассажирских перевозок, а также повышения эффективности железнодорожной инфраструктуры и корпоративного управления. В соответствии с этой программой внедрена система «Договорная и коммерческая работа». В промышленном режиме к АСУ ДКР подключены 456 станций. В системе зарегистрировано более 35 тыс. клиентов (грузоотправители, грузополучатели, экспедиторские организации). В результате на 100% реализована «безбумажная» подача заявок на перевозку грузов, а также интеграция с КГД МФ РК (Астана-1) в части подачи предварительной информации в объеме транзитной декларации и получения уникального идентификационного номера предварительной информации (УИНП).

В АО «КТЖ-Грузовые перевозки» организован электронный обмен данными в формате IFTMIN стандарта EDIFACT с приграничными государствами Казахстана. Так, с 11 октября 2018 г. между Российскими железными дорогами и Казахстанской железной дорогой по оговоренному маршруту успешно начато

оформление перевозок в электронном виде без дублирования перевозочного документа на бумажном носителе с применением усиленной электронной цифровой подписи. Разработано и находится на стадии согласования Соглашение с Китайскими железными дорогами об организации электронного обмена данными. Проведена тестовая передача данных в объеме электронной накладной. Кроме того, аналогичные соглашения подписаны с Азербайджанской и Кыргызской железными дорогами и проведены тестовые работы.

Для проверки электронных цифровых подписей других стран организовано информационное взаимодействие с программно-аппаратным комплексом «Доверенная третья сторона Республики Казахстан». Механизм такой проверки применяется при обмене электронными накладными с ОАО «РЖД».

Внедрение безбумажной технологии привело к ускорению предоставления услуг, упрощению контроля и совершенствованию грузовой и коммерческой работы, совершенствованию технологических процессов, повышению качества работы с информационными потоками. Не менее важным результатом стала экономия средств грузоотправителей, грузополучателей на оформление и доставку на станцию документов в бумажном виде, а также за счет уменьшения простоя погруженных вагонов и контейнеров. С другой стороны, произошла экономия времени работников грузоотправителей, грузополучателей вследствие применения шаблонов, охвата одной операцией сразу нескольких документов, возможности оперативной корректировки обнаруженных ошибок, отсутствия необходимости посещения станции.

Унифицированная накладная ЦИМ/СМГС и руководство к ней позволяют осуществлять перевозку грузов без переоформления перевозочных документов в пути следования, что, в свою очередь оказывает мультипликативный эффект на весь процесс грузоперевозки. Унифицированная накладная объединяет две правовые системы в части международных грузоперевозок: ЦИМ действует на территории стран Европы, а СМГС - в странах СНГ и Юго-Восточной Азии.

КТЖ заинтересовано в проекте «Электронный поезд», который позволит максимизировать реализацию транзитного потенциала страны, обеспечит ускорение темпов прохождения таможенных процедур на границе с помощью предварительного информирования с помощью электронного документооборота. «Электронный поезд» представляет собой контейнерную маршрутную связь между странами Европы, СНГ и Китая с применением технологии электронного документооборота и предварительного информирования.

Необходимо решить следующие задачи:

- повысить уровень цифровизации процессов взаимодействия с грузоотправителями (внедрение всех компонентов АСУ ДКР);
- осуществить переход на организацию перевозок по безбумажной технологии, обеспечение интеграции системы с таможенной ИС-Астана-1, а также переход на автоматические взаиморасчеты с грузоотправителями;
- внедрить современные цифровые системы управления движением транспорта.

3.3. Перспективные направления развития автомобильного транспорта

Модернизация институциональной основы регулирования автомобильного транспорта. Цель модернизации заключается в обеспечении конкурентоспособности отечественных перевозчиков, доступа к инвестициям, поддержке обновления автомобильного парка, повышения пропускной способности автомобильных дорог и обеспечения безопасности движения. Институты должны обеспечить организацию рынка автомобильных перевозок на международном, межрегиональном, региональном и местном уровне, в том числе:

- международные грузовые автомобильные перевозки;
- внутренние грузовые автомобильные перевозки;
- пассажирские городские, внутриобластные и областные автобусные перевозки;
- пассажирские международные автобусные перевозки.

Для установления единых требований и равных условий доступа на рынок автотранспортных услуг должна быть усовершенствована нормативная правовая база, в т.ч. лицензирование и сертификация для обеспечения необходимого уровня качества услуг.

Необходимо совершенствовать законодательные и нормативные акты по регулированию пассажирских перевозок, повысить ответственность акимов областей и городов республиканского значения за неисполнение Правил субсидирования частных перевозчиков на социально-значимых автобусных маршрутах, а также за создание муниципальных автобусных парков в регионах, в которых имеется конкурентная среда.

В целях дальнейшего развития рынка пассажирских перевозок требуется разработка мер государственной поддержки частным автобусным перевозчикам по обновлению и пополнению парка подвижного состава. Кроме того, необходимо обеспечить недопущение на рынок нелегальных перевозчиков.

В части развития международных автобусных перевозок уполномоченному государственному органу необходимо продолжить работу по дальнейшему расширению маршрутов в границах с Казахстаном страны.

По внутренним автомобильным грузовым перевозкам надо принять меры по учету перевозчиков, совершенствованию законодательной и нормативной базы по регулированию деятельности частных перевозчиков на внутренних грузовых перевозках, внедрения цифровизации и передовых технологий по развитию.

Доступность, повышение качества и безопасности услуг транспорта обеспечить за счет поэтапной модернизации инфраструктуры, привлечения в отрасль частных инвестиций, а также за счет:

- совершенствования законодательства в сфере автомобильных перевозок;
- совершенствования технических средств автоматизированного управления движением транспортных средств городского электрического транспорта и автобусов на маршрутах городских и пригородных перевозок пассажиров в ре-

гулярном сообщении;

- совершенствования договорно-правовой базы двустороннего сотрудничества в области международных автомобильных перевозок, в т.ч. в рамках ЕАЭС, открытие новых маршрутов международных автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении.

В целом необходимо строгое законодательное регулирование казахстанского рынка автомобильных перевозок, внесение изменений и дополнений в законодательство, создание строгих ограничений, требований и запретов, не конфликтующих с международным законодательством, в т.ч. с законодательством ЕАЭС.

Развитие и поддержка экспорта транспортных услуг

В рамках проактивного развития экспорта в Казахстане, а также принимая во внимание высокий потенциал роста услуг международных автомобильных перевозок грузов, необходимо выработать комплексный подход по продвижению экспорта транспортных услуг казахстанских перевозчиков. Предлагается определить следующие направления как приоритетные:

- обеспечить беспрепятственный транзит казахстанских перевозчиков по территории Российской Федерации;

- создать условия для снятия инфраструктурных ограничений и развития альтернативных маршрутов доставки грузов в обход территории Российской Федерации;

- внести изменения в Правила возмещения части затрат субъектов индустриально-инновационной деятельности по продвижению отечественных обработанных товаров в части возмещения затрат при транспортировке грузов только при условии пользования услугами казахстанских перевозчиков;

- усовершенствовать статистику экспорта товаров и услуг.

Обеспечение здоровой конкуренции на рынке услуг международных автомобильных перевозок грузов.

Обеспечить полноценный обмен сведениями при осуществлении автомобильного транспортного контроля на внешней границе ЕАЭС, усилить позиции транспортного контроля за соблюдением правил конкуренции на рынке услуг международных перевозок грузов. В этой связи необходимо обеспечить запуск общего процесса «Информационное обеспечение транспортного (автомобильного) контроля а внешней границе ЕАЭС» посредством интегрированной информационной системы ЕАЭС, а также ужесточить меры за нарушение двусторонних международных соглашений по автомобильному транспорту в части следования по территории Казахстана без бланков разрешений или неоднократного использования одного бланка разрешения. Кроме того, по международным грузовым автомобильным перевозкам важно совершенствовать меры государственной поддержки по наращиванию парка подвижного состава на 5 тыс. автотранспортных средств с включением их в перечень приоритетных экспортоориентированных направлений с предоставлением льгот и преференций.

Цифровизация рынка автомобильных перевозок:

Для развития автомобильных перевозок необходимы информационное и

цифровое сопровождение, возможность отслеживания грузов и транспортных средств. Необходимо завершить создание системы диспетчеризации межобластных и международных пассажирских перевозок автомобильным транспортом. Надо разработать национальную систему цифровых транспортных коридоров, включающую объекты инфраструктуры, перевозчиков и экспедиторов и интегрированную с системами транспортного и таможенного контроля.

Необходимо в приоритетном порядке внедрять цифровые технологии, а также совершенствовать систему сбора, обработки и передачи статистических данных и иной актуальной информации. Для цифровизации отрасли важно произвести интеграцию множества локальных информационных систем, в т.ч. систему управления дорожными активами (СУДА), систему специальных автоматизированных измерительных средств (САИС), систему экстренного вызова при авариях и катастрофах (ЭВАК), а также международные цифровые платформы IRU, Google Maps и Yandex Maps, систему специальных автоматизированных измерительных средств, систему экстренного вызова при авариях и катастрофах, а также международные цифровые платформы IRU, Google Maps и Yandex Maps.

Повышение профессионального уровня работников, связанных с осуществлением международных автомобильных перевозок.

Требуется разработка профессиональных стандартов и квалификационных требований к водителям и специалистам, ответственным за организацию международных автомобильных перевозок, ужесточение требований к учебным центрам и образовательным организациям, контролю качества образования. В рамках направления по разработке и утверждению отраслевых рамок квалификаций на автомобильном транспорте следует уделить особое внимание вопросам как качества подготовки специалистов, так и системам внутреннего и внешнего аудита. Закрытый цикл проверки качества профессионального образования позволит определить отрасли высококвалифицированных специалистов.

3.4. Перспективные направления развития авиационного транспорта

Для выработки механизма развития авиационного транспорта на долгосрочную перспективу необходимо, прежде всего, руководствоваться предложениями и рекомендациями, направленными на обеспечение соответствия законодательства государств-членов стандартам и рекомендуемой практике ИКАО, а также согласованной транспортной политикой государств-членов ЕАЭС по поэтапному формированию общего рынка услуг воздушного транспорта. Основные направления и этапы реализации согласованной транспортной политики (ОНСТП) утверждены Решением Высшего Евразийского экономического совета от 26 декабря 2016 г. № 19 [25].

Государства-члены ЕАЭС имеют различные подходы к государственному регулированию авиационных услуг и тарифной политике при обеспечении доступа к аэронавигационным и аэропортовым услугам государств-членов союза.

Либерализация воздушного пространства.

В соответствии с Планом мероприятий (Дорожной картой) по реализации ОНСТП в 2025 г. планируется начать реализацию принципа «открытого неба» в ЕАЭС. «Открытое небо» - модель регулирования авиаперевозок, означающая, что любая авиакомпания может выполнять неограниченное число рейсов по любым маршрутам внутри стран-участниц. В настоящее время данная модель действует на территории ЕС, интеграционный процесс в области воздушного транспорта которого занял примерно 40 лет. Перед началом снятия всех ограничений по коммерческим правам на перевозку ЕС обеспечил одинаковые конкурентные условия для всех государств-членов (отменил любое субсидирование авиаперевозчиков, внедрил единые стандарты по безопасности полетов, дерегулировал услуги наземного обслуживания в аэропортах, цены на авиатопливо и т.д.).

Либерализация воздушных перевозок по опыту ЕС будет способствовать появлению низкобюджетных авиакомпаний, которые смогут эффективно конкурировать с национальными авиаперевозчиками, расширить круг потребителей и способствовать росту объема авиаперевозок и снижению средних тарифов во всей отрасли. Развитие низкобюджетных авиакомпаний в ЕС привело к ценовой либерализации индустрии пассажирских авиаперевозок в целом. Экономия на стоимости авиабилетов снизила требования пассажиров к уровню сервиса.

При выработке стратегии развития воздушного транспорта на долгосрочную перспективу до 2030 года необходимо учитывать переменные факторы, к числу которых относятся авиационная инфраструктура; объемы пассажирских, грузовых и почтовых перевозок; географическое положение; численность и доходы населения; прогноз развития экономики и туризма. Также надо учитывать риск вытеснения отечественных авиакомпаний с рынков международных авиаперевозок более сильными авиакомпаниями, прежде всего российскими.

Необходимо рассмотреть возможность разработки и реализации программы финансовой поддержки воздушного транспорта по опыту ЕС.

Формирование общего рынка услуг воздушного транспорта возможно только на основе двусторонних соглашений, которые послужат базой для регионального соглашения «О формировании общего рынка услуг воздушного транспорта ЕАЭС». Сторонам следует руководствоваться принципами международного права. Государства-члены ЕАЭС должны координировать усилия по единому подходу к применению стандартов и рекомендуемой практики ИКАО в рамках следующих положений и подходов:

- обеспечение соответствия международным договорам, актам, нормам и принципам международного права в области гражданской авиации;
- гармонизация законодательства в соответствии с нормами и принципами международного права в области гражданской авиации;
- обеспечение справедливой и добросовестной конкуренции;
- создание условий для обновления парка ВС, модернизации и развития объектов наземной инфраструктуры аэропортов;

- обеспечение безопасности полетов и авиационной безопасности;
- обеспечение недискриминационного доступа авиационных компаний государств-членов к авиационной инфраструктуре;
- расширение воздушных сообщений между государствами-членами.

Развитие инфраструктуры воздушного транспорта.

В сфере развития инфраструктуры воздушного транспорта необходимо продолжить внедрение современных систем управления воздушным движением и аэронавигационных систем на основе технологий спутниковой навигации, цифровой передачи сигнала, зональной навигации и систем автоматического наблюдения, позволяющих воздушным судам автоматически передавать свои координаты по четырем измерениям для точного определения их местоположения в пространстве.

С учетом перспектив увеличения пассажиропотока необходимо обеспечить развитие и модернизацию инфраструктуры аэропортов, аэродромного оборудования, аэронавигационного и радиотехнического обеспечения полетов воздушных судов. Эти меры касаются аэропортов городов Уральска, Костаная, Усть-Каменогорска, Шымкента, Атырау, Кызылорды и Алматы.

Для региональных аэропортов необходимо определить пороги безубыточной работы, разработать и принять меры их государственной поддержки и по каждому аэропорту разработать план модернизации.

При должном развитии инфраструктуры в условиях обширной территории региональный авиатранспорт может и должен использоваться для решения важной социальной задачи обеспечения населения удаленных территорий тем же уровнем транспортной доступности и социальных возможностей, как и у остальных жителей страны.

Наращивание транзита.

Важно наращивать количество транзитных авиапассажиров. Драйвером роста конкуренции на рынке авиаперевозок является стремительный рост высококонкурентного рынка Азии; процесс дерегулирования и либерализации, включающий внутри региональные и межрегиональные соглашения; кооперация в рамках международных альянсов и др.

Повышение конкурентоспособности отечественных авиакомпаний.

В набор характеристик, определяющих конкурентоспособность перевозчика на рынке, в последнее десятилетие все более активно входят различные маркетинговые инструменты, которые дают возможность партнерства с другими авиакомпаниями на рынке, в частности, кодшеринг («Codesharing») и соглашения о блоках мест («Blocked Space Agreement»).

Рост партнерства авиакомпаний и улучшение качества их предложений (по количеству направлений и частоте полетов) был поддержан наземной инфраструктурой авиационного рынка - аэропортами. Некоторые из них превратились в аэропорты-хабы (узловые аэропорты, т.е. используемые авиакомпанией или альянсом авиакомпаний как пункты пересадки пассажиров и имеющие высокий процент стыковочных рейсов). Значительная часть пассажиров выбирает такие аэропорты не как конечные пункты, а как пункты пересадки между

рейсами при сложном маршруте. Качество работы таких аэропортов неизменно становится одной из составляющих конкурентоспособности авиакомпаний.

Обеспечение высокого уровня авиационной безопасности и безопасности полетов.

Важно повышать уровень авиационной безопасности в рамках глобальных инициатив ИКАО, в т.ч. Глобального плана обеспечения авиационной безопасности (ГПАБ) и его дорожной карты. ГПАБ обеспечивает основу для совместной работы государств, отрасли, заинтересованных сторон и ИКАО для повышения уровня авиационной безопасности и достижения пяти ключевых приоритетных результатов. ГПАБ способствует укреплению международного сотрудничества между заинтересованными сторонами в сфере авиационной безопасности, включая такие области, как гармонизация принципов, подходов и мер обеспечения авиационной безопасности; обмен информацией; инновации и повышение эффективности использования технических средств обеспечения авиационной безопасности; подготовка и наращивание потенциала в сфере авиационной безопасности. Поэтому авиационной администрации Казахстана необходимо разработать и утвердить планы по реализации ГПАБ.

Необходимо продолжить развивать систему контроля за обеспечением безопасности полетов в соответствии с требованиями ИКАО. Обеспечить реализацию Государственной программы по безопасности полетов (ГосПБП). В долгосрочной перспективе необходимо, опираясь на практику управления безопасностью полетов в рамках ГосПБП, разработать усовершенствованные системы контроля за обеспечением безопасности полетов, включая упреждающее управление рисками.

Подготовка персонала.

Обучение персонала - важная задача, которая становится актуальной из-за нарастающего кадрового дефицита в отрасли. Необходимо сократить дефицит летного состава, в первую очередь, пилотов. Кроме того, особое внимание надо уделить подготовке наземных специалистов, организация которой зачастую оказывается на стыке разных ведомств, что привносит дополнительные сложности.

В рамках данного направления необходимо решить следующие задачи:

- создать единый орган, курирующий и координирующий подготовку авиационного персонала, с привлечением науки провести системный анализ в вопросах планирования кадрового потенциала, единого подхода к системе подготовки авиационного персонала, а также подготовку НПА по аттестации авиационного персонала и подробных профессиональных стандартов;

- разработать механизм взаимодействия отраслевых учебных заведений и предприятий гражданской авиации, изучить проблемы развития отрасли, а также недостатки в системе подготовки кадров и реальные потребности отрасли в авиационных специалистах;

- активно привлекать квалифицированных специалистов отрасли, способных принять участие в разработке учебных программ и в учебном процессе.

Цифровизация в гражданской авиации.

Важно внедрить информационную систему безбумажного документооборота в области грузовых авиаперевозок «e-freight». Система «e-freight» заменит бумажные документы электронными сообщениями и снизит время оформления. Продолжить внедрение Единой цифровой системы принятия решений, которая объединит разрозненные аэронавигационные системы и позволит в режиме реального времени скоординировать работу всех участников отрасли гражданской авиации (КГА, МО, аэропорты, авиакомпании, навигация и связь) для увеличения оперативности планирования и принятия решений в части выдачи разрешений на полеты в воздушном пространстве страны.

Малая авиация.

Важной сферой гражданской авиации становится малая авиация, которая способна обеспечить доступ населения удаленных населенных пунктов к крупным центрам и агломерациям, решение экстренных потребностей, проведение авиационно-химических сельскохозяйственных работ. Малая авиация ограничена расстоянием, на которые могут летать воздушные суда. Без дозаправки они обычно ограничиваются радиусом в 500 км. Первый аэропорт малой авиации в Алматинской области открыли летом 2017 г. в Ушарале Алакольского района. Его запуск был оправдан для обеспечения потока туристов к озеру Алаколь. Аэропорт возвели по мировым стандартам с пропускной способностью 50 чел. в час. Современный высокотехнологичный комплекс может принимать почти все виды воздушных судов и оборудован передовыми средствами навигации, безопасности и управления полетами. Необходимо продолжить развитие аэродромов для местных воздушных линий с возможностью приема воздушных судов от 10 до 50 тонн.

Для развития малой авиации необходимо взаимодействие государства и объединения юридических лиц в форме ассоциации «Казахстанская ассоциация малой авиации» (КАМА), созданной 8 февраля 2002 г. В настоящее время ОЮЛ «КАМА» объединяет более 40 организаций малой авиации, располагающих парком сертифицированных из более 200 воздушных судов, в составе которых работают более 100 авиаспециалистов, имеющих свидетельства авиационного персонала государственного образца. К настоящему времени малая авиация Казахстана приобрела черты новой авиационной отрасли, имеющей предпосылки для развития пяти взаимосвязанных направлений: экспериментальной авиации, авиации общего назначения, коммерческой авиации, системы дополнительного профессионального образования, системы авиаспорта.

В Казахстане началась развиваться вертолётная авиация. 28 октября 2019 г. ключи от первого вертолётной отечественной сборки были торжественно вручены в г. Нур-Султане. Производитель вертолётной совместное казахстанско-франко-немецкое предприятие ТОО «Еврокоптер Казахстан инжиниринг», покупатель таджикская авиакомпания «Сомон Эйр». Вертолёт H125, приобретённый авиакомпанией, обладает высокой манёвренностью, прекрасной видимостью и низким уровнем вибрации в салоне. Он рассчитан на пять пассажирских мест. Авиакомпания планирует использовать его в первую очередь для бизнес-целей и туризма. Проводятся переговоры с таджикской стороной по наращива-

нию продаж до 5-10 вертолётов. Имеется также интерес Кыргызстана к поставкам 10 отечественных вертолётов. АО «НК «Казахстан инжиниринг» проводит также работу по экспорту услуг (техническое обслуживание и ремонт). ТОО «Еврокоптер Казахстан инжиниринг» единственное предприятие в СНГ и Центральной Азии, которое занимается продажей вертолётов производства Airbus Helicopters, сборкой и техническим обслуживанием вертолётов EC145, H125, H130, а также обучением техников и пилотов.

3.5. Перспективные направления развития водного транспорта

Совершенствование нормативной правовой базы.

Для содействия развитию торгового мореплавания и интеграции в международную транспортную систему необходимо гармонизировать национальное законодательство с международным морским правом с разделением на внутреннее, межгосударственные и специальные нормативные правовые акты. Гармонизация национального законодательства должна включать разработку новых и приведение имеющихся нормативных правовых актов в соответствие с международным правом. Специальные нормативные правовые акты должны регулировать деятельность казахстанских компаний, участвующих в развитии торгового флота, отраслевых учебных заведений, деятельности портов, создание судоремонтной и судостроительной базы, функционирование специализированных органов и т.д.

Развитие транзита

Перспективы развития транзита водного транспорта целесообразно рассматривать с учетом перспектив развития железнодорожного транзита по трансевразийским маршрутам. Необходимо гибко интегрировать транзитные перевозки с перевозками на экспорт через морские порты и по внутренним водным маршрутам. На водном транспорте следует использовать принцип «свой груз - свой флот», создавая необходимые стимулы для расширения грузоперевозок на казахстанских судах.

Необходимо создание и развитие терминальных площадок по приему, хранению и перегрузке грузов в контейнер. Данные площадки должны быть оборудованы средствами механизации погрузки, весами, возможностью проверки качества, услуги сюрвейера на станциях и терминах в основных регионах. Площадки должны быть открыты для всех участников рынка (имеющиеся частные площадки по погрузке закрыты). Помимо терминального оборудования, повышение уровня контейнеризации требует наличия складской инфраструктуры для организации услуги «первой» и «последней мили».

Модернизация существующей и строительство новой инфраструктуры.

Должны быть разработаны научно-обоснованные предложения по реконструкции и модернизации портовых сооружений и береговых производственных объектов на участках внутренних водных путей, включая предложения по созданию мультимодальных транспортно-логистических узлов на путях международного значения, а также по созданию инфраструктурных условий пере-

распределения грузопотоков с наземных видов транспорта на внутренний водный транспорт там, где это имеет экономическую целесообразность.

В сфере внутреннего водного транспорта должны быть продолжены ремонт и модернизация гидротехнических сооружений, развитие портовой и причальной инфраструктуры, устранение участков, ограничивающих пропускную способность на внутренних водных путях (проведение дноуглубительных и берегоукрепительных работ).

Совершенствование тарифной политики.

В рамках данного приоритета необходимо:

- продолжить работу по совершенствованию тарифной политики для перевозок казахстанских экспортных и транзитных грузов из Китая и других стран Юго-Восточной Азии в направлении ТМТМ;

- развивать сотрудничество в рамках межправительственной комиссии ТРАСЕКА и Ассоциации ТМТМ;

- проработать вопрос о введении нулевой ставки НДС при организации смешанных (железнодорожно-водных) перевозок при экспорте;

- в целях привлечения автомобильных грузов из-за рубежа на паромную линию «Курык - Баку» значительно упростить административные процедуры со стороны казахстанских контролирующих органов.

Цифровизация водного транспорта.

В рамках данного приоритета необходимо решить следующие задачи:

- внедрение автоматизированной информационной системы «Единая база данных моряка»;

- внедрение интегрированной информационной системы оформления и сопровождения морских и речных грузовых и пассажирских перевозок;

- внедрение системы электронных навигационных карт на внутренних водных судоходных путях, а также цифровой модели (электронная карта) инфраструктурных объектов морского и внутреннего водного транспорта.

Внедрение современных систем электронной спутниковой навигации, а также цифровизации морских операций позволят в значительной степени упростить процессы идентификации судов, обмена данными с системами береговой инфраструктурой, определения нештатных ситуаций и оперативного реагирования на них, контроля за акваторией в режиме реального времени.

3.6. Перспективные направления развития транспортной логистики

Развитие ключевых объектов логистической инфраструктуры.

Расширение и модернизация инфраструктуры СЭЗ «Хоргос-Восточные ворота», портов Актау и Курык. Строительство объектов на казахстанских участках «евразийского транспортного коридора», для обеспечения перевозки грузов в международном сообщении на направлениях их наибольшей концентрации.

Создание современных логистических центров для развития мультимодальных и интермодальных (контейнерных, контрейлерных, комбинированных)

перевозок и улучшения качества обслуживания.

ЛЦ будут способствовать увеличению объемов переработки и перевозки грузов в экспортном, импортном и транзитном направлениях путем обеспечения непрерывности процесса движения грузов. ЛЦ - важный компонент технологии «прямой смешанной перевозки», т.е. перевозки двумя или более видами транспорта по единому перевозочному документу, оформленному на весь маршрут следования.

Внедрение современных логистических технологий.

Контейнеризация создает возможности для развития смешанных международных перевозок (интермодальные, комбинированные и др.), которые осуществляются интегрированными транспортными системами с участием различных видов транспорта, функционирующих согласованно и скоординированно. Рост востребованности смешанных перевозок будет мотивировать транспортные компании создавать горизонтально интегрированные бизнес-модели. Поэтому целесообразно стимулировать и поддерживать укрупнение компаний за счет поглощения мелких субъектов рынка, создание региональных офисов и складских помещений. В настоящее время собственники складов находятся в стороне от логистических процессов и не участвуют в них как самостоятельная единица. Складские помещения должны находиться под оперативным управлением логистическими или экспедиторскими компаниями.

Поддержка конкурентоспособность предприятий малого и среднего предпринимательства, осуществляющих деятельность в сфере логистического бизнеса.

Появление мощных логистических провайдеров, создающих свои собственные логистические сети, не должно ставить малые и средние компании в невыгодные условия. Логистическим компаниям следует создавать условия для успешной адаптации своих бизнес-моделей к меняющейся рыночной конъюнктуре, оказывать техническую поддержку для повышения факторной производительности и квалификации персонала, предоставлять доступ к информации и информационным системам. Необходимо разработать стандартизированные меры поддержки с учетом тенденций развития логистического бизнеса и требований рынка. Важно разработать и осуществлять средне- и долгосрочные программы развития транспортной логистики для наращивания конкурентных преимуществ отрасли.

Внедрение международных стандартов оказания логистических услуг.

Повышать качество логистического сервиса для обслуживания транзитных грузопотоков. Важно тесно сотрудничать с правительством Китая и администрациями провинций, а также логистическими компаниями и клиентами для разработки эффективных логистических схем. Стимулировать зарубежные логистические компании, предоставляющих сервис международного уровня, создавать в Казахстане интегрированные компании (в форме совместных производств), включающие собственников грузовых вагонов.

Диверсификация маршрутов движения грузопотоков.

Необходимо создать одинаковые технологические и организационные и

правовые условия на всех маршрутах, что будет способствовать оптимальной диверсификации грузопотоков. В практическом плане важно совместно с иранскими и туркменскими партнерами развивать железнодорожный маршрут коридора «Север-Юг», привлекать грузопотоки путем предложения гибких и низких тарифов и организации контейнерных скоростных поездов. Надо развивать ТМТМ для обеспечения грузоперевозок через грузинские порты Черного моря и сухопутных маршрутов на турецкие порты (Карс Ахалкалаки) и рынки Европы.

Унификация системы тарифов.

Для увеличения объемов контейнерных и смешанных перевозок необходимо формирование системы тарифов, обеспечивающих привлекательность (достаточную рентабельность) контейнерных перевозок. Унифицированный тариф на контейнерные перевозки в любом сообщении должен быть выгодным и для перевозчиков, и для грузоотправителей, и для логистических компаний (оптимизация логистических издержек).

Информационное обеспечение и цифровизация.

Актуально создание интегрированной системы информационного обеспечения грузоотправителей и логистических компаний, для моделирования логистических процессов и перехода на безбумажные способы документооборота и передачи информации. Развитие «прямых смешанных перевозок» требует наличия соответствующего качества информационного обеспечения и цифровизации всех процессов перевозки. Данное направление совпадает с концепцией «интеллектуальной транспортной системы».

4. ПРИОРИТЕТЫ СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЛОГИСТИЧЕСКОГО КОМПЛЕКСА И ЕГО ОТРАСЛЕЙ НА ДОЛГОСРОЧНУЮ ПЕРСПЕКТИВУ (ДО 2030 ГОДА)

4.1. Стратегия модернизации системы государственного регулирования развития транспортно-логистического комплекса

А) Создание Министерства транспорта Республики Казахстан.

В Казахстане отсутствует единый центральный государственный орган, разрабатывающий и осуществляющий государственную политику в сфере транспорта и логистики. В настоящее время эти функции закреплены за Министерством индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан. Как указано в положении, МИИР проводит государственную политику одновременно в нескольких отраслях экономики. Вместе с тем, МИИР является отраслевым уполномоченным органом по развитию науки и научных исследований.

В настоящее время в сферах железнодорожного, автомобильного, внутреннего водного транспорта, торгового мореплавания, в области использования воздушного пространства и деятельности гражданской и экспериментальной авиации, автомобильных дорог на уровне комитетов решаются все вопросы, в т.ч. стратегии, планирования, законодательного обеспечения на перспективу, составления, реализации и контроля исполнения государственных программ. Однако в условиях практической реализации программы цифровизации, внедрения элементов «Индустрии 4.0», защиты и продвижения интересов Казахстана в области транспорта в интеграционных процессах, различных программах и деятельности по сотрудничеству в рамках ЕАЭС, китайской инициативы «Один пояс - один путь», международных организациях и региональных объединениях (ИКАО, ИАТА и т.д.) становится недостаточным решение вопросов на уровне комитетов. Тем более, во всех стран-партнерах Казахстана давно существуют, активно работают по выполнению общих целей и задач, защищают общеотраслевые интересы министерства транспорта.

Так, например, Министерство транспорта Российской Федерации является федеральным органом исполнительной власти в области транспорта, осуществляющим функции по выработке госполитики в сфере гражданской авиации, использования воздушного пространства, морского, внутреннего водного, железнодорожного, автомобильного, городского электрического и промышленного транспорта, дорожного хозяйства, обеспечения безопасности судоходных гидротехнических сооружений, обеспечения транспортной безопасности, регистрации прав на воздушные суда, и организации дорожного движения в части организационно-правовых мероприятий по управлению движением на автодорогах.

В Китае с начала марта 2008 г., действует Министерство транспорта КНР, созданный путем объединения Министерства автомобильного, воздушного и водного транспорта. Министерства связи и гражданской авиации, Государ-

ственного почтового бюро. Министерство транспорта несёт ответственность за определение политики и направления развития транспортной системы в Китае, включая компонент высшего образования. Ранее существовавшее Министерство железных дорог КНР при Государственном совете было упразднено в марте 2013 г. Его административные функции, такие как планирование развития железных дорог и разработка политических установок, переданы Министерству транспорта, а коммерческие функции созданной для этих целей Китайской генеральной железнодорожной корпорации. Таким образом, Министерство транспорта несёт ответственность за обслуживание пассажиров, регулирование железнодорожной отрасли, развитие сети железных дорог и железнодорожной инфраструктуры.

В Беларуси Министерство транспорта образовано 16 июня 1988 г. путем объединения автомобильного и речного транспорта и претерпело ряд изменений. Так, Верховный Совет 5 февраля 1993 г. принял постановление «Об образовании Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь». По постановлению Совета Министров от 22 июля 1993 г. № 491 в состав министерства вошли Белорусская железная дорога и Белорусское управление гражданской авиации и были образованы три департамента: автомобильного транспорта, гражданской авиации, железнодорожного транспорта. Однако Указами Президента РБ от 4 апреля 1995 г. № 126 и от 17 апреля 1996 г. № 150 департамент гражданской авиации и Белорусская железная дорога выведены из ведения министерства. Постановлением Кабинета Министров от 6 июня 1996 г. № 368 при министерстве создан Комитет по автомобильным дорогам. Указом Президента РБ от 24 сентября 2001 г. № 516 Комитет по автомобильным дорогам ликвидирован и создан департамент "Белавтодор" с правами юридического лица, а на Министерство транспорта и коммуникаций возложено проведение единой дорожно-транспортной политики, независимо от вида транспорта. Указом Президента РБ от 5 мая 2006 г. № 289 к министерству присоединен Государственный комитет по авиации и создан департамент по авиации, а также вновь подчинена Белорусская железная дорога.

Для комплексного развития как в целом всей транспортно-логистической системы, так и ее отдельных отраслей необходимо Министерство транспорта (далее - Министерство). Основными функциями Министерства должны быть:

- разработка и осуществление транспортной политики и долгосрочной стратегии развития транспортно-логистического комплекса (определение целей, приоритетов и задач);
- актуализация нормативной правовой базы функционирования и развития рынка транспортных и логистических услуг;
- организация конкурентного рынка транспортных и логистических услуг, обеспечение прозрачной и безопасной деятельности участников транспортного процесса, осуществление государственного контроля;
- участие в установлении системы транспортных тарифов и правил регулирования естественных монополий в сфере транспорта и логистики;
- развитие транзитных, экспортно-импортных и внутренних перевозок;

- контроль за эффективным использованием государственных инвестиций в транспортную отрасль;

- регулирование притока частных прямых инвестиций в инфраструктуру транспорта и логистики, в обновление и пополнение парка подвижного состава;

- обеспечение функционирования и развития системы подготовки и переподготовки кадров, отвечающей требованиям 4-ой промышленной революции, цифровизации транспортной отрасли и способной удовлетворить растущие потребности в квалифицированных кадрах;

- финансирование и администрирование НИОКР в сфере транспорта и логистики, финансирование разработки стандартов и технических регламентов, внедрение цифровых технологий и иных инноваций, обеспечивающих безопасность объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, снижение загрязнений окружающей среды и др.

Министерство станет ключевым государственным органом в части продвижения и защиты интересов Республики Казахстан на международной арене в сфере транспорта и логистики. В частности, согласно Договору об ЕАЭС [24] государства-члены Союза проводят скоординированную (согласованную) политику,

Б) Улучшение деятельности региональных государственных органов в сфере транспорта и логистики.

В соответствии с транспортной политикой и стратегией развития транспортно-логистического комплекса, а также в соответствии с отраслевыми стратегиями должны быть не только расширены функции региональных органов, но и упрочены их материальная и финансовая база. Региональные органы получают больше возможностей для планирования развития транспортной системы, в том числе приобретение, содержание и обслуживание придорожного оборудования и систем, а также планирование услуг, находящихся в ведении подразделений. Региональный орган владеет дорожной собственностью, включая оборудование и устройства. Должно быть упрочено сотрудничество между центральными и региональными органами сферы транспорта и логистики.

Региональные органы в сфере транспорта и логистики ответственны за обеспечение безопасности и бесперебойной работы всей транспортной системы территории, администрируют государственное финансирование НИОКР в области дорожного движения, осуществляют мониторинг рынка транспортных и логистических услуг и др.

Главные цели региональных органов власти все виды транспорта должны предоставлять качественные транспортные услуги, транспорт должен стать более доступным для населения и субъектов экономики.

В) Совершенствование статистики.

В национальной статистике услуги транспорта не выделяются отдельной строкой и рассчитываются в совокупности с услугами по складированию грузов, что не позволяет оценить реальную картину в транспортной отрасли. Следует отделить статистику транспортно-логистического комплекса от статистики складирования и почтовых услуг, так как это разные виды деятельности, имеют

существенно различные задачи и средства их выполнения.

Разложение компонентов эффективности логистики имеет основополагающее значение для повышения эффективности логистических систем и определения приоритетов инвестиций в транспортную инфраструктуру. Поэтому нужна система статистических показателей логистики. Такая информация будет включать показатели стоимости и качества логистических услуг, а также показатели измерения их влияния на экономические показатели, развитие промышленности и других отраслей экономики.

Необходимо привлекать частный сектор к разработке статистических показателей. Получение доступа к данным частного сектора является условием более широкого охвата участников рынка транспортно-логистических услуг. Это имеет решающее значение для обеспечения того, чтобы показатели были актуальными и уместными.

Многие страны признают логистику как отдельную отрасль экономики, влияющую на экономическое развитие. Во многих странах разработаны и осуществляются общенациональные планы по развитию логистики. Несмотря на растущее повышение качества инфраструктуры в развитых и развивающихся странах, высококачественная «твердая» инфраструктура не способна заменить собой «мягкую» инфраструктуру (профессиональные навыки, слаженный бизнес, инновации и законотворчество). Это объясняется тем, что ни один объект инфраструктуры не будет работать должным образом без надлежащего сервисного сопровождения.

Несмотря на механизацию и автоматизацию процессов, логистика остается бизнесом людей. Логистика является трудоемким видом деятельности, требующим большого количества работников (складские работники, водители грузовиков и т.д.). Профессиональный труд, связанный с логистикой, в дефиците на всех уровнях как в развитых, так и в развивающихся странах. В развивающихся странах не хватает профессионалов на организаторском уровне, например, в комплектации старших управленческих позиций системы поставок. В развитых странах, наоборот, наибольший дефицит наблюдается в таких компетентных работниках, как водители грузовиков. Причины дефицита объясняются низкой престижностью профессии и относительно низкой заработной платой. Во многих странах ощущается нехватка высококвалифицированных рабочих, тогда как развитие логистики требует новых высоких компетенций.

Государство может помочь в следующих направлениях развития логистики:

- образование и обучение в государственных учреждениях либо оказывать финансовую поддержку обучению;
- политика в сфере образования и разработка актуальных образовательных программ и учебных планов;
- поддержка и сотрудничество с общественно значимыми частными инициативами;
- регулирование грузовых и логистических услуг, включая таможенную;
- урегулирование и согласование стандартов компетентности для различ-

ных рабочих профессий;

- содействие повышению уровня квалификации работников логистических компаниях (в портах, на границе, на железной дороге);

- инвестировать в человеческий капитал как компонент развития логистики и грузовой инфраструктуры.

Таблица 21 - Рейтинг государств-членов ЕАЭС
в Индексе эффективности логистики (LPI) Всемирного банка

Страна ЕАЭС	2007 год		2016 год		2018 год	
	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

Источник: сайт Всемирного банка

Казахстан заметно улучшил рейтинг в 2018 г. в сравнении с 2007 г.: он занял 71 место в сравнении с 133 местом 11 лет назад. Он опередил других государств - членов ЕАЭС, в т.ч. Россию (75 место), Армению (92), Беларусь (103), Кыргызстан (108).

Таблица 22 - Позиция Казахстана в рейтинге LPI в разрезе индикаторов

Индикатор	2016 год		2018 год		+/-	
	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	-12	-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

Источник: сайт Всемирного банка

Позиции Казахстана в индексе LPI в 2018 г. в сравнении с 2016 г. улучшились по таким индикаторам, как своевременность (+42), таможня (+21), компетенция в логистике (+2), а ухудшились отслеживание (-18), инфраструктура (16), международные перевозки (-2). Значит, последние три индикатора требуют большего внимания и конкретных согласованных действий государственного сектора и частного бизнеса с целью их улучшения.

В Казахстане индикатор таможни за последние два отчета в совокупности поднялся на 56 пунктов: с 121 места в 2016 г. до 86 места. Это вызвано влиянием внедрения принципа «единого окна» в приграничных пунктах пропуска с консолидацией контрольных функций в компетенции таможни, сокращением времени простоя транспортных средств на границе и внедрением новой информационной системы АСТАНА-1.

Логистика представляет собой сеть услуг, которые поддерживают физическое движение товаров, торговлю за пределами страны и торговлю внутри

страны. Она включает множество аспектов помимо транспортировки, включая складирование, брокерскую деятельность, срочную доставку, складские операции и управление данными и информацией. Глобальный товарооборот, производимый данными сетями, превышает \$4,3 трлн. Для отдельных стран логистика является ключевой работой для экономического роста и конкурентоспособности. Неэффективная логистика поднимает стоимость ведения бизнеса и уменьшает потенциал для международной и внутренней интеграции. Потери могут быть особенно тяжелыми для развивающихся стран, пытающихся конкурировать на мировом рынке.

Во многих ведущих отраслях Казахстана доминируют компании, входящий в состав национального холдинга «Самрук-Казына», в т.ч. в добывающей отрасли, секторе транспорта и логистики, информации и телекоммуникаций. Казахстанские власти с 2008 г. реализовали 43 реформы, учтенные в исследовании *Doing Business*. Эти меры принимаются в рамках «Дорожной карты бизнеса 2020» и будут продолжены в соответствии со Стратегией «Казахстан-2050» [18], направленной на вхождение страны к 2050 г. в 30 наиболее развитых стран мира. Детальный анализ индикаторов показывает, что регионы Казахстана продолжают делать успехи в облегчении условий ведения бизнеса, но имеются возможности для дальнейшего улучшения. Казахстан опережает многие страны по темпам улучшений, касающихся времени и затрат на ведение бизнеса, но регулирование, как правило, остается по-прежнему сложным.

Г) Создание интегрированной информационной системы транспортно-логистического комплекса.

Интегрированная информационная система позволит оперативно координировать деятельность субъектов и регулировать развитие отраслей транспорта. Информационные системы основаны на цифровых технологиях. Поэтому необходима цифровизация для внедрения современных бизнес-моделей, совершенствования управления, в том числе планирования и формирования грузо- и пассажиропотоков, отслеживания движения грузов в онлайн-режиме и др. Целесообразно сформировать современную информационную систему международного уровня, соединяющую в сеть логистические центры, компании, осуществляющие мультимодальные перевозки и др.

Необходимо повысить уровень информационного взаимодействия таможенных органов и участников ВЭД, в частности обеспечить потребности в обмене информацией, и тем самым существенно сократить время прохождения транспортными средствами пункта пропуска, что напрямую сказывается на издержках участников ВЭД. Одним из направлений цифровизации должно быть создание адаптированной к зарубежным аналогам системы электронного документооборота (для всех видов транспорта).

4.2. Стратегия развития международной деятельности и участие в глобальных проектах

Осуществить Программу ЦАРЭС и совместно с ФАПЭ улучшить коорди-

нацию между поставщиками транспортных и логистических услуг, а также их клиентами и регулирующими органами. Включить в долгосрочную стратегию развития ТЛК Казахстана ряд мер из Стратегии ЦАРЭС по транспорту и содействию торговле, направленных на повышение эффективности и максимизацию экономических выгод от коридоров ЦАРЭС. При этом проводить консультации с АБР - одним из координаторов деятельности ЦАРЭС.

Продолжить интеграцию в международные транспортно-коммуникационные потоки и создание мультимодального транспортного коридора «Евразийский трансконтинентальный коридор», в результате реализации которых к 2020 году транзитные перевозки по территории Казахстана должны существенно увеличиться. В этих целях осуществить меры по формированию национальной транспортно-логистической инфраструктуры и ее интеграции в международную транспортную систему.

Формировать новую архитектуру трансконтинентальных транспортных коридоров, где Казахстан будет ключевым звеном в цепочке континентального сервиса по основным маршрутам: Китай Европа, Транскаспийский маршрут и Север - Юг. Устранять нефизических барьеров, предлагать оптимальный тарифный план. Тесно сотрудничая с Правительством Китая и его провинций, логистическими компаниями и клиентами, разрабатывать привлекательные для клиентов логистические схемы доставки товаров на региональные рынки, создавать благоприятные условия для развития транспорта.

Формировать транзитные грузопотоки путем повышения качества логистической инфраструктуры и сервиса. В частности, развивать СЭЗ «Хоргос-Восточные ворота» и СЭЗ «Морпорт Актау», чтобы расширять транспортные связи.

Развивать перевозки сухих и контейнерных грузов в рамках Международной Ассоциации ТМТМ, участниками которой являются железнодорожные и портовые администрации, а также и судоходные компании Казахстана, Азербайджана, Грузии, Турции, Китая, Украины и Румынии. Развитие маршрута обеспечит сухопутный маршрут через Грузию на Турецкие порты и рынки (Карс-Ахалкалаки), рынки Европы и порты Балтии через украинские порты, то есть свяжет Балтийское, Черное, Каспийское моря и с выходом на южно-китайские порты и страны ЮВА.

Предпринять меры, чтобы Казахстан стал ключевым транспортным партнером для стран Кавказа и Центральной Азии. Развитие Кавказского транзитного коридора (КТК) обеспечит перемещение грузов через Грузию. В целом КТК должен стать крупным транспортным коридором, обеспечивающим тесное сотрудничество между Грузией, Азербайджаном, Турцией, Арменией и всеми заинтересованными странами Центральной Азии (Казахстан, Узбекистан, Таджикистан, Кыргызстан и Туркменистан).

Инициировать создание Группы управления коридорами, которая будет координировать действия сторон, в том числе большого количества правительственных учреждений, контролирующих различные виды деятельности в коридоре. В данную Группу надо включить Ассоциацию национальных экспедито-

ров Казахстана (АНЭК), объединяющей 29 действительных членов и 52 ассоциированных членов. Одной из целей группы должно быть создание благоприятных институциональных условий для развития рынка логистических (экспедиторских) услуг на международных транспортных коридорах.

В рамках согласованной транспортной политики гармонизировать законодательства государств-членов ЕАЭС в соответствии с нормами и принципами международного права. Устранять препятствия (изъятия, барьеры и ограничения) в сфере транспорта на внутреннем рынке ЕАЭС.

В 2019 г. проведена реорганизация Координационного совета по «Транссибу» в Координационный совет по евразийским перевозкам. В его состав вошли КТЖ, КТЖ-Экспресс. Надо, чтобы туда вошли также отраслевые ассоциации экспедиторов (АНЭК, КазАПО). Здесь переплетаются интересы всех транспортных маршрутов. Если казахстанские компании и ассоциации поддерживали это, то необходимо активно работать в Координационном совете по евразийским перевозкам.

4.3. Стратегия государственного регулирования развития железнодорожного транспорта

Для дальнейшего развития железнодорожной отрасли требуется совершенствование нормативной правовой базы в целях приведение в соответствие со складывающейся социально-экономической ситуацией в стране. Новые нормативные правовые акты должны обеспечить эффективное регулирование отношений между участниками перевозочного процесса и позволить организациям железнодорожного транспорта рентабельно функционировать в меняющихся условиях.

Совершенствование системы тарифообразования магистральной железнодорожной сети и выведение услуг оперирования из-под государственного регулирования. Предоставление услуг магистральной железнодорожной сети относится к сфере естественной монополии. Поэтому ценообразование регламентируется государством. Учитывая высокую зависимость эффективности промышленности и сельского хозяйства от уровня тарифов, их формирование должно основываться на определенных нормах затрат на ремонт и содержание. При этом методика должна предусматривать возможность дифференцирования тарифов по различным критериям. Методика установления тарифов должна обеспечить рентабельность, позволяющую инвестировать в обновление и модернизацию изношенных основных фондов.

Устанавливаемое государством ограничение верхнего уровня тарифов на определенные виды (пригородные, междугородные или международные) и маршруты перевозок пассажиров должно предусматривать выплату транспортным операторам компенсаций на покрытие затрат, не покрываемых доходами от таких перевозок. Размеры компенсаций должны определяться на основе утвержденной методики расчета тарифов на перевозку пассажиров, предусматривающей определенные нормы затрат при осуществлении перевозок.

Тарифы должны формироваться на рыночной основе. Окупаемость может служить нормативной основой, если отсутствуют дотации из государственного бюджета (республиканского или местного бюджета). Тарифы следует дифференцировать через МЖС с учетом программам развития.

Для привлечения грузов по транзитным маршрутам, необходимо снизить тарифы на мультимодальных перевозках на протяжении всего маршрута и активно продвигать данный вопрос на двустороннем и многостороннем уровнях.

Необходимо внедрять институт независимых отраслевых регуляторов по примеру стран ОЭСР. Продолжить работу по совершенствованию и сближению конкурентного (антимонопольного) законодательства государств-членов ЕАЭС.

Для обеспечения мягкой интеграции в мировую транспортную систему необходимо продолжить гармонизацию отраслевых норм и правил с международными правовыми актами и стандартами.

Для оперативного регулирования вагонного парка и упрощения международных железнодорожных перевозок необходимо гармонизировать правила оформления контейнерных перевозок грузов со сменой вида транспорта (железнодорожно-морские фидерные перевозки). Гармонизация должна обеспечить применение единого документа на всем пути следования (коносамент)

Для привлечения транзитного грузопотока необходимо проработать со всеми государствами, участниками транзитных перевозок механизм формирования тарифных ставок. В частности, тарифы на перевозку зерновых грузов и продуктов перемола через порты Актау и Курык в 20 и 40 футовых универсальных контейнерах привести к уровню тарифов перевозки в универсальном крытом вагоне и зерновозе (из расчета на тонну).

Укрепить материальную, техническую и кадровую базу Межгосударственного технического комитета по стандартизации МТК 524 «Железнодорожный транспорт». Активизировать разработку межгосударственных стандартов, проведение работ по их гармонизации с международными и региональными стандартами. Оказывать содействие применению международных и региональных стандартов, а также национальных стандартов государств.

Снизить объем перекрестного субсидирования пассажирских перевозок за счет грузовых, а также отменить поддержку низкодоходных грузов за счет высокодоходных. В государственном бюджете Республики Казахстан предусматривать средства на субсидирование пассажирских перевозок по социально-значимым маршрутам, а также на субсидирование ставки по кредитам на обновление грузовых вагонов.

Снизить социальную нагрузку на отрасль (строительство и эксплуатация социально-значимых объектов, финансируемых полностью или частично за счет средств КТЖ).

Для увеличения скорости перевозки грузов и оборота вагонов необходимо обеспечить перевозки по утвержденным ниткам графиков со скоростью не менее 1000 км в сутки. Кроме того, для ускоренной доставки отдельных видов грузов на зарубежные рынки в периоды массовых отгрузок и дефицита вагонов необходимо предусматривать отдельные нитки графика для организации пере-

возок по расписанию «ШАТТЛ» на определенных участках.

Продолжить развитие КТЖ в качестве национального транспортно-логистического оператора международного уровня, оказывающего транзитные и мультимодальные услуги. При этом усилить следующие направления деятельности КТЖ:

- интегрировать услуги в единый логистический сервис;
- предлагать новые транспортные «продукты»;
- участвовать в создании и модернизации сети ТЛЦ;
- участвовать в развитии международных транспортных коридоров;
- создавать новые грузопотоки путем предложения привлекательных тарифных планов и организации контейнерных скоростных поездов;
- при участии секретариата Организации экономического сотрудничества (ОЭС) и Исламского банка развития (ИБР) реализовать проект по коммерциализации железнодорожного маршрута Казахстан Туркменистан Иран и сформировать транснациональный механизм скоординированного управления маршрутом.

Развивать цифровизацию в железнодорожной отрасли, интегрировать разрозненные информационные системы, унифицировать базы данных. Основными результатами цифровизации должны быть:

- организация обмена предварительной информацией о товарах и транспортных средствах международной перевозки железнодорожным транспортом с третьими странами;
- переход на использование электронной железнодорожной накладной при осуществлении перевозок на маршрутах, определяемых государствами-членами ЕАЭС;
- внедрение безбумажных технологий при организации и оформлении перевозок грузов в международном сообщении.

4.4. Стратегия государственного регулирования развития автомобильного транспорта

С 2025 г. Казахстан откроет рынок автомобильных перевозок грузов для перевозчиков из стран ЕАЭС. Для возможности беспрепятственного осуществления перевозок грузов по территории страны, разработать комплексную программу поддержки и развития отечественных перевозчиков грузов. Целью такой программы должна стать всесторонняя поддержка отечественных транспортных компаний по следующим направлениям.

Деятельность уполномоченных государственных органов должна быть направлена на защиту интересов отечественных перевозчиков, поэтому необходимо добиться соответствующих целей при проведении переговоров в рамках двухсторонних соглашений по автомобильному транспорту, при установлении объемов квот на бланки разрешений и обменом бланками разрешений для осуществления грузовых перевозок.

Необходимо ужесточить нормы (ограничения, требования, запреты) и

правила, регулирующие допуск и деятельность иностранных перевозчиков на казахстанских рынках, а также нормы транспортного контроля за их деятельностью. При этом предусмотреть строгие меры наказания за осуществление грузовых перевозок на территории Казахстана без бланков разрешений или за повторное использование бланков разрешений.

Предоставлять субсидии отечественным товаропроизводителям на возмещение транспортных расходов при экспорте товаров отечественными автомобильными перевозчиками.

Разработать и осуществить программу финансового лизинга автотранспортных средств, отвечающих международным требованиям по безопасности и экологичности, для осуществления международных перевозок грузов, по аналогии с программой Агротехника, направленную на приобретение новой сельхозтехники.

4.5. Стратегия государственного регулирования развития авиационного транспорта

Привести национальное авиационное законодательство в соответствие с международными стандартами и рекомендуемой практикой ИКАО и обеспечить непрерывный мониторинг на их соответствие последним. Гармонизация законодательств государств-членов ЕАЭС имеет важнейшее значение для формирования единого транспортного пространства.

Решить вопрос снижения негативного влияния таможенных пошлин на ввоз авиационной техники, запасных частей и оборудования. Существующие таможенные пошлины на ввоз авиационной техники, запасных частей и оборудования не способствуют обновлению и пополнению парка ВС государств-членов. Авиакомпании используют, в основном, ВС западного производства, соответственно импортируют запасные части к ним. При этом, существующие таможенные льготы действуют до 2023 г. После окончания срока действия льгот, высокая пошлина приведет к удорожанию импорта авиационной техники, запасных частей и оборудования авиакомпаниями государств-членов и, соответственно, снижению их конкурентоспособности. Отмена льгот затруднит своевременное и в достаточном объеме обновление парка ВС. Поэтому данное препятствие целесообразно снять путем пересмотра таможенных пошлин в сторону понижения или отмены.

Принимать меры по разработке предложений и рекомендаций по недопущению создания неравных (дискриминационных) условий для авиакомпаний государств-членов ЕАЭС при выполнении регулярных воздушных перевозок между государствами-членами ЕАЭС, а также взимания дополнительных платежей с авиакомпаний государств-членов за использование воздушного пространства другого государства-члена ЕАЭС.

Для создания справедливой и добросовестной конкуренции целесообразно трем государствам-членам ЕАЭС (Республика Беларусь, Кыргызская Республика и Российская Федерация) присоединиться к Соглашению о транзите

при международных воздушных сообщениях (2 «свободы воздуха») (1944 г.), что позволит перевозчикам других государств-членов беспрепятственно пересекать воздушное пространство данных стран.

Согласовать со всеми государствами-членами ЕАЭС максимально допустимый уровень субсидирования авиакомпаний, выполняющих международные полеты в странах ЕАЭС, с постепенным снижением объемов субсидирования в течение определенного периода и последующей отменой субсидирования.

Инициировать проведение государствами-членами ЕАЭС работ по гармонизации систем ОрВД/аэронавигационных систем и их последующей интеграции на региональном уровне. В связи с устойчивым ростом объемов воздушного движения спрос нередко превышает существующую пропускную способность аэронавигационных систем, что приводит к серьезным негативным последствиям не только для авиационной отрасли, но и для экономики отдельных государств. Для устранения последствий необходимо создать систему организации воздушного движения, которая в максимальной степени использовала бы возможности, предоставляемые техническим прогрессом.

Подписать соглашение с государствами-членами ЕАЭС о скоординированном планировании воздушного пространства и внедрения аэронавигационных системы. Смысл планирования заключается в том, что при внедрении ОрВД предлагается отойти от системы, основанной на национальных границах, и приступить к организации системы с учетом установившихся схем потоков движения и изменившихся условий.

Потребность в гармонизации аэронавигационных систем государств-членов и интеграция в глобальную систему ОрВД определяется следующими предпосылками, которые были впервые сформулированы на 11-ой аэронавигационной конференции ИКАО:

- воздушное пространство сейчас фрагментировано, и имеются различия в инфраструктуре управления воздушным движением;
- отсутствуют сходные функциональные возможности;
- имеются различия в требованиях, действующих на национальных уровнях;
- применяются многочисленные эксплуатационные и технические варианты;
- установлены различные сроки внедрения.

Таким образом, существует необходимость создания механизма, а также процесса и средств гармонизации и интеграции аэронавигационных систем государств-членов ЕАЭС. В результате должно сформироваться непрерывное воздушное пространство, для устранения существующих ограничений. Это поможет обслуживать возрастающий объем воздушного движения в будущем на 9 рентабельной и безопасной основе. Для этого необходимо улучшить координацию между провайдерами аэронавигационного оборудования государств-членов ЕАЭС, что позволит повысить существующий потенциалы.

Для участия Казахстана на глобальном транспортно-логистическом рынке продолжить развитие продукта «Rail-Air», качестве конкурентоспособной аль-

тернативы действующей логистической цепочке «Sea-Air» из Юго-Восточной Азии через Дубай в Европу. В перспективе создать грузового авиаперевозчика.

4.6. Стратегия государственного регулирования развития водного транспорта

Государственное регулирование деятельности морского и внутреннего водного транспорта должно быть направлено на защиту интересов государства и общества при условии сохранения хозяйственной самостоятельности предприятий отрасли. Для развития и обеспечения эффективного функционирования морского и внутреннего водного транспорта необходимо решать следующие задачи:

- ускорить экономическое развитие предприятий морского и внутреннего водного транспорта, повысить их конкурентоспособность на мировом рынке транспортных услуг;
- повысить технический уровень морского и внутреннего водного транспорта на основе новых достижений научно-технического прогресса;
- улучшить условия труда плавсостава морских и речных судов и работников береговых предприятий отрасли;
- повысить уровень безопасности морской и речной транспортной деятельности, включая безопасность мореплавания и судоходства, охрану окружающей среды;
- обеспечить правовую защиту отечественного морского и речного транспорта в сфере международного судоходства.

Для обеспечения надежности объектов инфраструктуры и безопасности судоходства на внутренних водных путях необходимо осуществить комплекс мероприятий по улучшению технического состояния гидротехнических сооружений, обновлению обслуживающего флота, реконструкции и развитию сетей технологической связи на внутренних водных путях, приобретению программно-аппаратных средств для оснащения центров навигационной информации, усилению антитеррористической защищенности объектов.

Развивать сухогрузный и паромный флот, увеличить на 50% грузооборот в портах Актау и Курык. В целях дальнейшего развития морских перевозок паромным и сухогрузным флотом по Транскаспийскому международному транспортному маршруту реализовать соглашения о стратегическом сотрудничестве между КТЖ и ЗАО «Азербайджанское Каспийское морское пароходство» и об основных принципах создания совместного предприятия АО «КТЖ Express» и ЗАО «Азербайджанское Каспийское морское пароходство».

Развивать внутренний водный транспорт. Стимулировать прямые частные инвестиции в развитие внутреннего водного транспорта, осуществлять меры по обновлению флота.

Развивать фидерную линию для доставки грузов в Турцию через порты Актау и Баку с использованием казахстанских судов.

Увеличить объем грузопотоков с использованием логистической инфра-

структуры «Сухого» порта СЭЗ «Хоргос-Восточные ворота», портов Актау и Курык. Продолжить развитие инфраструктуры порта Курык. В результате мощности по перевалке на Каспии должны увеличиться до 25 млн. тонн в год.

Перспективы по международному порту. В настоящее время Казахстан имеет три порта (Актау, Северный, Курык). Соответственно три юридических лица, расположенные географически рядом друг с другом имеют одну грузовую базу. Поэтому в перспективе возможно объединить их в один полноценный международный морской порт.

Стратегия государственного регулирования развития транспортной логистики

Для создания современного рынка логистических (транспортно-экспедиторских) услуг правительство Казахстана и уполномоченный орган должны регулярно издавать соответствующие нормативные правовые акты (директивы), предоставляющие логистическим компаниям экономические ресурсы и меры поддержки, а также стимулирующие инвестиции.

Усовершенствовать законодательное регулирование деятельности иностранных перевозчиков на казахстанском рынке логистических (транспортно-экспедиторских) услуг, в частности регламентировать вхождения иностранных экспедиторских агентств. Устранить дисбаланс между рыночной долей отечественных и иностранных перевозчиков в отдельных сегментах рынка.

Разработать и осуществить меры, способствующие повышению качества логистических услуг, в том числе:

- стимулировать интеграцию логистических компаний в цепи поставок. Многие поставщики услуг слишком малы, поэтому предоставляют грузоотправителям простые не интегрированные решения. Чтобы быть конкурентоспособными, в том числе за рубежом, операторы должны развиваться посредством слияний и поглощений или создания стратегического альянса;

- оказать поддержку в увеличении капитализации логистических компаний. Целесообразно стимулировать прямые инвестиции транснациональных логистических компаний в развитие инфраструктуры рынка;

- поддерживать конкуренцию между логистическими компаниями. Большое количество перевозчиков обусловит возникновение конкуренции между ними. Более того, отношение затрат на логистику к общему транспортным затратам уменьшится, если будет справедливая конкуренция;

- обеспечить создание информационной системы для повышения осведомленности о процессе движения товара на всех этапах логистической услуги. Стоимость и сроки транспортировки являются ключевыми критериями конкурентоспособности в цепочке поставок, а для того, чтобы стратегия транспортировки была эффективной, она должна оперативно регулироваться и контролироваться по всей цепочке, обеспечивать непрерывное движение товаров от начала до конца. Для этого важно иметь доступ к соответствующей информационной системе общего пользования;

- создать облачные интегрированные системы GPS-слежения, сделать ее доступной для субъектов МСП. Отсутствие достоверной и оперативной инфор-

мации о местонахождении и статусе подвижного состава (контейнеров и вагонов) снижает эффективность работы коридоров и взаимодействия между участниками перевозочного процесса, снижает качество обслуживания клиентов, увеличивает сроки доставки, непроизводительные простои, затраты, снижается эффективность использования подвижного состава и логистической инфраструктуры, и, соответственно, конкурентоспособность услуг, предоставляемых транспортно-логистическими операторами. Надо внедрить казахстанские программные продукты по автоматизированному учету и отслеживанию показателей и дислокации. При этом целесообразно интегрировать ее с аналогичными системами других стран, чтобы иметь возможность отслеживать дислокацию автомобилей, вагонов и контейнеров на их территории, что позволит выстраивать логистические схемы поставки грузов;

- внедрять учебные программы, улучшающие профессиональный уровень кадров. Одним из ключевых факторов развития транспортной логистики является совершенствование сферы образования, подготовки и переподготовки кадров, обеспечивающей отрасль широким перечнем специалистов;

- развивать нормативную правовую, технологическую и материальную базу мультимодальных перевозок, создавать условия для развития предпринимательства в данном сегменте. Также оптимизировать расположения интермодальных распределительных терминалов с целью минимизации объема обработки грузов.

Минимизировать дефицит квалифицированных кадров. В настоящее время университеты Казахстана не обеспечивают рынок логистики достаточным количеством специалистов по логистике. Квалифицированные и опытные специалисты по логистике продолжают оставаться дефицитным ресурсом в быстро развивающейся логистической отрасли.

Адаптируясь к современным требованиям рынка, начать переход от преимущественно железнодорожной формы транспортно-логистических услуг к комплексным услугам, объединяющим морские, авиа и автоперевозки, а также складские и терминальные, по технологии «одного окна».

Для развития мультимодальных и контейнерных перевозок при смене вида транспорта груз должен следовать в режиме транзита, не ограничиваясь множеством транспортных документов и применением тарифов. Следует шире использовать мультимодальные транспортные накладные с международным признанием (коносаменты FIATA) с ответственностью принципала. Коносамент, по существу, представляет собой финансовый документ, к которому прикладываются соответствующие накладные. В настоящее время в Казахстане в качестве международного соглашения действует Мультимодальный транспортный коносамент (FIATA), а также Стандартные (общие) условия обратного коносамента перевозки груза в смешанном сообщении, которыми предусмотрен единый документ, но его нужно формировать, используя опыт коносамента.

Логистические компании (провайдеры, операторы) оказывают в комплексе услуги по продвижению и обслуживанию грузопотоков. Поэтому необходимо стимулировать и поддержать создание сети логистических центров (ЛЦ),

которые призваны:

- снизить остроту нехватки складских площадей;
- обеспечить развитие интермодальных и мультимодальных перевозок;
- снизить загруженность автомобильных дорог в городах и увеличить объемом грузовых автомобильных перевозок;
- уменьшить долю железнодорожных перевозок за счет интермодальных логистических технологий.

ЛЦ будут предоставлять комплекс услуг, в частности: складские услуги и сервис в дистрибуции, заправка горюче-смазочными материалами, ремонт и техническое обслуживание, предоставление в аренду оборудования и др. В пакеты предоставляемых ЛЦ услуг могут входить консалтинговые, инженеринговые, маркетинговые, информационные и другие услуги. Со временем появятся ЛЦ, представляющие собой структуры, в которых несколько операторов будут осуществлять комплексную логистическую деятельность, ориентированную как на международные (интермодальные терминалы), так и на внутренние перевозки (мультимодальные терминалы). Создание ЛЦ обеспечит непосредственное взаимодействие крупных грузоотправителей, экспедиторов, таможенных органов и поставщиков дополнительных услуг. ЛЦ будут связаны между собой, а также с основными и морскими портами регулярным железнодорожным сервисом, и станут компонентами трансконтинентальных транспортных маршрутов.

Разработать план мероприятий создания системы электронной документации, безбумажного электронного потока информации, сопровождающего физическое перемещение грузов через ЛЦ. Тенденцией в развитии логистики должно стать формирование транс-евразийской системы движения грузов, предусматривающей наличие нескольких опорных международных ЛЦ и взаимодействующих с ними региональных ЛЦ. Такая схема «выпрямит» и ускорит продвижение товаров и пассажиров по основным международным транспортным коридорам. В основу такой стратегии должна быть положена трансевразийская транспортная сеть (TEN) и принцип интеграции различных видов транспорта в мультимодальную транспортную сеть. Фактором основных направлений TEN является расширение сети «Экономического пояса Шелкового пути». В частности, в рамках ЭПШП необходимо начать реализацию крупных проектов по оптимизации доставки грузов и пассажиров посредством сетевых структур ЛЦ по международным транспортным коридорам.

Диверсифицировать маршруты движения грузопотоков путем предоставления гибкого тарифного плана. Для наращивания объемов контейнерных перевозок по Транскаспийскому маршруту наладить регулярный мультимодальный контейнерный сервис посредством пропуска групповых маршрутных отправок и утвердить комплексные ставки на перевозки повагонных и контейнерных грузов через порты Каспийского моря. Привлекать грузопотоки по маршрутам ТМТМ с использованием логистической инфраструктуры СЭЗ «Хоргос-Восточные ворота».

РЕЗЮМЕ

Одной из ключевых отраслей экономики является транспортно-логистический комплекс (ТЛК), включающий в свой состав железнодорожный, автомобильный, авиационный, водный виды транспорта, а также транспортную логистику. Его развитие оказывает мультипликативный эффект для экономики, содействует производственным процессам, способствует увеличению внутренней и внешней торговли страны, укреплению межотраслевых и межрегиональных связей, пополнению доходной части государственного бюджета.

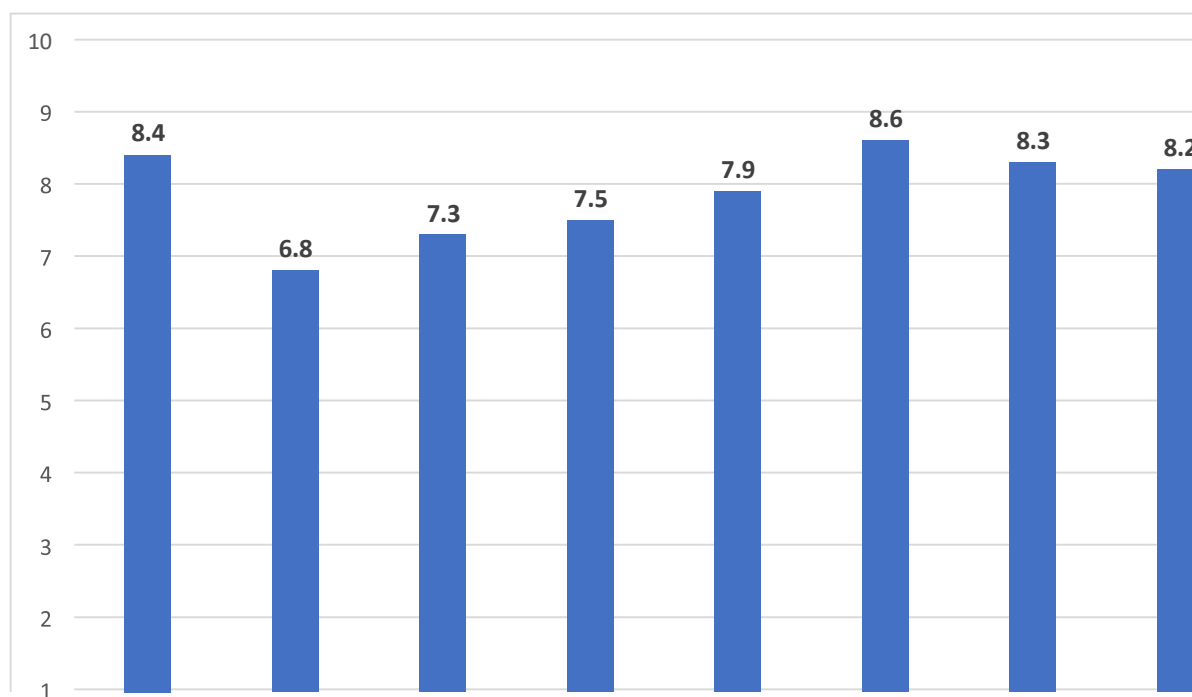
В настоящее время в ТЛК Казахстана накопились вопросы, которые касаются прогнозных показателей модернизации железнодорожных коридоров по этапам, электрификации железных дорог, скоростей грузовых и пассажирских составов, наращивания парка операторов вагонов на 10 тыс. вагонов, увеличения операторов автомобильных перевозчиков на 5 тыс., формирования интеллектуальных транспортных систем на автодорогах с международным уровнем стандарта сервиса, обновления автобусного парка, субсидирования социально значимых перевозок в полном объеме на автобусах и железнодорожных маршрутах. Требуется конкретизировать те направления, которые надо решать до 2030 года, т.к. эта задача не была поставлена в Стратегическом плане развития Республики Казахстан до 2025 года [19].

Институт исследований современного общества (Modern Society Studies Institute) совместно с Союзом транспортников Казахстана «KAZLOGISTICS» выполнил проект по исследованию и разработке концепции развития транспортной отрасли Казахстана в долгосрочной перспективе на основе прогнозов статистики, анализа внутренних и внешних факторов. Цель проекта состояла в разработке путей и механизмов развития ТЛК и его отдельных отраслей основе анализа статистики, прогноза, внутренних и внешних факторов. В данной статье изложены основные выводы и предложения исходя из проекта.

За годы независимости, как показали результаты исследования, сложился собственный ТЛК Казахстана, играющий важную роль в развитии экономики и торгово-экономических связей с зарубежными странами. На его услуги в 2018 г. приходится 8,2% ВВП, что меньше уровня 2015 г., когда доля транспорта и складирования достигла 8,6% ВВП (рис. 8). В структуре ВВП России доля транспортировки и хранения выросла с 5,4% в 2014 г. до 6,2% в 2018 г. Доля транспорта в ВВП Беларуси в 2018 г. составила 5,8%. Доля транспортного сектора в экономике Узбекистана снизилась до 7,3% ВВП в 2018 г. с 8,7% в 2016 г. Доля транспорта в ВВП большинства развитых стран колеблется в границах от 4 до 9%. Целесообразно сохранить долю транспорта и складирования в пределах 8,2-8,6% ВВП Казахстана до 2030 г.

Транспортные издержки в Казахстане составляют на уровне 30%, тогда как в государствах-членах ОЭСР на уровне 10% и даже меньше. Поэтому необходимо изыскивать пути и способы снижения транспортных издержек во всех отраслях ТЛК Казахстана, стимулировать к этому транспортные организации и компании.

Услуги транспорта и складирования являются одним из важных видов услуг. Глобальный тренд состоит в постепенном увеличении доли сферы услуг в ВВП. Однако в Казахстане доля сфера услуг в 2018 г. составила 55,5% ВВП (34,3 трлн. тенге), что оказалось меньше, чем в предыдущие три года, когда эта доля достигала в 2017 г. - 57,2% ВВП, в 2016 г. - 57,8%, в 2015 г. 59,4%. Следовательно, эта цифра должна наращиваться до 60% к 2030 г.



Примечание: составлен авторами исследования

Рисунок 7. Доля транспорта и складирования в ВВП Казахстана в 2010-2018 гг.

Главное преимущество ТЛК Казахстана состоит в его интеграции в международные транспортные коридоры по всем видам транспорта. Этому способствует выгодное географическое расположение Казахстана между двумя гигантами мировой экономики: Европейским Союзом (ЕС) и Китаем. Расстояние между ними через территорию Казахстана является кратчайшим для транзитных перевозок. Оно меньше в два раза в сравнении с морским путем и до тысячи километров, чем транзит по территории России.

Представляет практический интерес исследование сочетания возможностей Международного финансового центра «Астана» (МФЦА), созданного по инициативе Первого Президента Казахстана Назарбаева Н.А. и в соответствии с Конституционным законом РК от 7 декабря 2015 г., и ТЛК Казахстана с учетом перспектив участия Казахстана в ЕАЭС и китайской инициативе «Один пояс - один путь». Цель МФЦА состоит в формировании в столице Казахстана ведущего центра финансовых услуг международного уровня. Задачами МФЦА являются содействие в привлечении инвестиций в экономику страны, создание привлекательной среды для инвестирования в сфере финансовых услуг, развитие рынка ценных бумаг Казахстана и обеспечение его интеграции с международными рынками капитала. В рамках МФЦА действуют такие органы и орга-

низации, как Суд МФЦА, Международный арбитражный центр, Комитет МФЦА по регулированию финансовых услуг (AFSA), Биржа МФЦА (Astana International Exchange, AIX), Экспат Центр. В юрисдикции МФЦА зарегистрировались более 280 компаний из 29 стран мира. Открытие прямых авиарейсов из г. Нур-Султан с международными финансовыми центрами мира будут способствовать повышению транспортной доступности МФЦА.

Как отмечается в исследовании, на развитие ТЛК Казахстана влияют внутренние и внешние факторы.

В качестве внутренних факторов выделены: государственное управление, тарифы, требования, запреты, ограничения; спрос отраслей экономики на грузовые перевозки; спрос населения на услуги пассажирских перевозок; состояние рынка факторов и ресурсов (кадры, наука, технологии, инвестиции); состояние отрасли (стандарты, технические регламенты), конкуренция на рынке транспортных услуг. Как показал анализ, в Казахстане имеются проблемы со структурой управления, которые характеризуются ведомственной раздробленностью и отсутствием системного подхода к развитию транспорта. Для развития ТЛК важно учитывать факторы и ресурсы (кадры, наука, технологии, инвестиции), экономическое и техническое состояние отраслей, входящих в его состав (стандарты, технические регламенты, уровень конкуренции на рынке транспортных услуг и др.).

На развитие ТЛК Казахстана влияют два мощных внешних фактора: с одной стороны, ЕАЭС, объединяющий пять стран, с другой стороны, китайская инициатива «Один пояс - один путь». Они определяют перспективы развития международных перевозок с участием Казахстана на ближайший период.

Динамичное развитие западных и центральных районов Китая, рост производства и экспорта товаров, реализация китайской инициативы «Экономический пояс Шелкового пути» (ЭПП) создают условия и возможности для увеличения транзитных грузопотоков через Казахстан в страны Центральной Азии, Европы, Ближнего Востока и Африку. Эксперты видят перспективы использования Казахстаном стратегии Китая по развитию наземных маршрутов как альтернативы морским перевозкам. Для использования этих возможностей с выгодой для национальной экономики необходимо в первую очередь развивать транспортную логистику. Стратегия интеграции казахстанской транспортной системы в новую архитектуру трансконтинентальных транспортных коридоров Евразии предполагает согласованные действия по модернизации институционального каркаса транспортной отрасли, внедрению эффективных бизнес-моделей и процессов управления отраслью и связанными по цепочке секторами, повышению инвестиционной привлекательности транспортной логистики.

Ключевым драйвером роста казахстанского транзита становятся мультимодальные (интермодальные) контейнерные перевозки между двумя экономическими полюсами: Китаем и странами Юго-Восточной Азии с одной стороны, и странами ЕС, Турцией и Кавказа, с другой стороны. Уровень контейнеризации грузов в Казахстане в 2017 г. составил 2,1% (4,3% с учетом транзита) и это не предел. Первым успешным логистическим проектом, ставшим важным ком-

понентом ЭПШП, можно считать терминальный комплекс в порту Ляньюньган (КНР), введенный в эксплуатацию в 2014 г. Терминал предоставляет полный диапазон логистических услуг, в т.ч. погрузку и выпуск контейнеров, складирование, таможенное оформление и др. Сегодня предлагается перевозка грузов в блок поездах из Ляньюньгана в Алматы в течение 5-6 дней, в Дуйсбург (Германия) за 15-16 дней.

Стратегическая цель реализации транзитного потенциала Казахстана развитие контейнерных перевозок в организованных поездах. С 2011 г. скоростные контейнерные поезда заняли свою нишу на транспортно-логистическом рынке Казахстана. Эффективными маршрутами через Казахстан стали регулярные контейнерные сообщения по маршрутам: Чунцин (Китай) - Достык (Казахстан) - Дуйсбург (Германия), Чэнду (Китай) - Достык (Казахстан) - Лодзь (Польша). В 2018 г. объем перевозок контейнеров в направлении Азия-Европа в 100 раз превысил уровень 2011 г. в КТЖ накоплен опыт транзитных перевозок, в т.ч. по оказанию мультимодальных транспортных услуг на более 20 маршрутах контейнерных поездов.

Таблица 23 - Данные по транзитным перевозкам

	2015	2016	2017	2018
Объем транзитных перевозок железнодорожным транспортом, тыс. тонн	13954.5	13039.1	16002.3	>1700.0
Объем транзитных контейнерных грузов, тыс. ДФЭ	209.5	244.9	347.5	206.4*
<i>в том числе по направлению Китай/Азия-Европа/Китай/Азия</i>	47.4	104.6	201.2	108.8*
Общий объем транзитных грузов по территории Республики Казахстан, млн. тонн	14.0	13.0	16.0	8.8*
Доход от транзитных перевозок железнодорожным транспортом, млн. Тенге	157	212,8	200	>220
Объем транзитных авиаперевозок, млн. сам. Км	171.3	169.0	172.9	н/д
Объем транзитных перевозок автомобильным транспортом, тыс. тонн	н/д	19.0	61.4	146.8
Объем транзитных перевозок водным транспортом, тыс. тонн	-	-	8.1	н/д

* за первое полугодие 2018 г. по данным Министерства по инвестициям и развитию Республики Казахстан.

Источник: Комитет по статистике Министерства национальной экономики Республики Казахстан

Общий объем транзитных грузов через Казахстан составил 19,2 млн. тонн (2018), что на 6% больше объема 2017 года, а за 8 месяцев 2019 года этот показатель составил 10,6 млн. тонн. Если оценивать объем грузоперевозок с помощью условного показателя двадцатифутового эквивалента (ДФЭ), то за 2018 год общий объем транзита по территории Казахстана достиг 537 тыс. ДФЭ, что на 55% больше уровня 2017 года (346 тыс. ДФЭ). За 8 месяцев 2019 года этот показатель составил 411,2 тыс. ДФЭ, что на 35 % больше аналогичного периода предыдущего года.

В целом трансевразийский маршрут доказал свою перспективность и эффективность благодаря высокой скорости доставки грузов из Китая в страны

ЕС. Скорость доставки грузов на расстояние 10-12 тыс. км составляет две недели вместо семи недель морским транспортом. Это результат высокой организации движения груза на всем протяжении маршрута, в т.ч. сокращение времени на пересечение межгосударственных границ. КТЖ намерена увеличить объём перевозок по транспортному коридору Азия-Европа к 2025 г. до одного миллиона контейнеров в год, что составит 20% общего объема контейнерных перевозок в сегменте высокостоймых грузов в этом направлении.

ТЛК Казахстана, адаптируясь к требованиям рынка, начинает переходить от преимущественно железнодорожных перевозок к оказанию широкого спектра транспортно-логистических услуг, включая морские, авиационные и автомобильные перевозки, а также услуги портовой и аэропортовой инфраструктуры, складов и терминалов, оказываемых в форме «одного окна». Особое внимание уделяется перевозкам по маршруту ТРАСЕКА, где порты Актау и Курык на Каспии служат основными логистическими узлами для казахстанского экспорта и континентального транзита. Инвестиции в развитие инфраструктуры портов и мультимодального паромного комплекса Курык, по сути, направленные на формирование Каспийского логистического узла, обеспечили вхождение в сеть международных транспортных коридоров. Сегодня пропускная способность этого узла превышает 25 млн. тонн грузов в год.

Итак, благодаря предпринятым мерам на территории Казахстана формируется транспортно-логистическая цепочка от восточного побережья Китая (порт Ляньюньган) через транспортно-логистический хаб СЭЗ «Хоргос Восточные ворота» на границе с Китаем, затем по железнодорожным и автомобильным магистралям до портов Каспийского моря и далее в Турцию и Европу.

С каждым годом успешно развивается ТМТМ, представляющий также мультимодальные перевозки. Логистическая инфраструктура в странах ТМТМ уже позволяет осуществлять конкурентные грузоперевозки по оптимальной логистической цепи: от Восточного побережья Китая - порта Ляньюньган через Каспийское море до Турции и стран Восточной и Южной Европы, что в два раза быстрее, чем морским транспортом. Для оптимизации перевозочного процесса, сокращения оборота подвижного состава, повышения эффективности перевозок с 16 апреля 2019 г. между портами Актау и Баку запущена фидерная линия. Хотя в настоящее время объемы перевозок по ТМТМ незначительны, но в ближайшие 5-10 лет они могут вырасти в разы.

Для успешного сопряжения ТЛК Казахстана с ЭПШП необходима интеграция транспортных и логистических систем всех стран, расположенных вдоль Шелкового пути, что предполагает формирование новой архитектуры трансконтинентальных транспортных коридоров на основе гармонизации национальных законодательств, реализации совместных стратегий и программ. В целом это приведет к созданию уникального институционального каркаса, обеспечивающего мягкую интеграцию национальных транспортных сетей в цельную, единую, разветвленную евразийскую трансконтинентальную транспортно-логистическую систему, имеющую конкретные границы и необходимую инфраструктуру, что будет способствовать росту региональной и международной

торговли.

Новым вызовом может стать сокращение дотаций для возврата порожних вагонов в КНР на центральном и региональном уровнях. В этой связи становится очень актуальным выход на новые скорости движения. В КНР давно этим занимаются. В РФ и Беларуси тоже занимаются. В Казахстане в государственную программу «Нурлы Жол» [8, 9] пока включили только первый этап модернизации. Следует дальше убеждать правительство в необходимости привлекать инвестиции и делать масштабную модернизацию. В противном случае, грузы могут пойти по другим транспортным маршрутам.

Много говорится о выгодном географическом положении Казахстана для транзита грузов по международным транспортным коридорам. Однако отсутствие стратегии развития транспортной системы, а также центрального государственного органа, специализирующегося только в сфере транспорта и логистики, девальвируют эту выгоду для Казахстана. Развитие международных транспортных коридоров для транзитных грузопотоков невозможно обеспечить без координации деятельности многочисленных субъектов отрасли, без регулирования рынка транспортных и логистических услуг, определения и своевременного обновления порядка тарифообразования на оказываемые услуги, без определения правил доступа и использования объектов инфраструктуры для транзитных грузоперевозок и др.

Вместе с тем, существует угроза оттока транзитных грузопотоков через Казахстан на альтернативные транспортные коридоры. Это подтверждается естественным желанием соседних стран по созданию и развитию международных транспортных коридоров через свои территории. Так, строительство участка железной дороги Решт (Иран) - Астара (Азербайджан) создает возможности для переориентации транзитных грузопотоков, минуя территорию Казахстана. Кроме того, Россия развивает транссибирскую железнодорожную магистраль, которую предлагает для китайского транзита, выделяя для этого бюджетные средства, в т.ч. средства Фонда национального благосостояния, привлекая инвестиции. Президентом России поставлена задача повышения провозной способности БАМа и Транссиба в полтора раза: до 180 млн. тонн грузов в 2024 г. Согласно долгосрочной программе развития РЖД планируется построить порядка 1310,3 км дополнительных главных путей, 32 разъезда и провести реконструкцию 29 станций.

Поэтому приоритетной задачей сопряжения является модернизация институтов и инфраструктуры, повышение конкурентоспособности международных транспортных коридоров, проходящих через Казахстан.

Стратегически важно принять закон «О транзите» для регламентирования отношений участников перевозки транзитных грузов, определения прав и обязанностей сторон. Важно преодолеть трудности, связанные с согласованием национальной транспортной политики в рамках ЕАЭС. Казахстан заинтересован в том, чтобы экономические выгоды от обслуживания транзита грузов на внутреннем рынке получали прежде всего отечественные перевозчики и логистические компании. Возможно, придется ужесточить регулирование деятель-

ности иностранных субъектов на рынке транспортно-экспедиторских услуг Казахстана. Эти меры помогут устранить дисбаланс между рыночной долей отечественных и иностранных перевозчиков в отдельных сегментах внутреннего рынка. Безусловно, нормы и принципы национального законодательства нужно гармонизировать с нормами и принципами международного права.

В таможенное законодательство Казахстана необходимо ввести нормы, реализующие положения Конвенции о временном ввозе (Стамбул, 1990 года), дающие операторам право предоставлять письменные обязательства, заполненные в произвольной форме без оформления книжки CARNETATA об уплате таможенных пошлин и налогов. Такая мера нужна для регулирования оборота контейнеров, продления срока пребывания контейнеров на территории Казахстана без таможенного декларирования.

Для развития мультимодальных и контейнерных перевозок при смене вида транспорта необходимо шире использовать мультимодальные транспортные накладные с международным признанием (коносаменты FIATA) с ответственностью принципала.

Рост транзитных грузопотоков через территорию Казахстана зависит от пропускной способности и качества транспортно-логистической инфраструктуры, уровня её интеграции в международную систему. На основе международных стандартов крайне важно внедрять технологии быстрого обслуживания и обработки грузов, минимизировать количество досмотров и осмотров в пути, увеличить скорость перевозок, привести в надлежащий вид технические характеристики верхних строений пути и инфраструктуры, а также подвижных составов скоростным требованиям. Другими словами, надо строить современную инфраструктуру, способную предоставлять услуги мирового уровня.

В рамках ЭПШП предусматривается реализация крупных инвестиционных проектов, направленных на оптимизацию доставки грузов посредством формирования сети логистических центров (ЛЦ). Так, например, реализуется идея трансевразийской транспортной сети (TEN), которая корреспондируется с концепцией ЭПШП. В стадии обсуждения находятся проекты формирования опорных международных ЛЦ и взаимодействующих с ними региональных ЛЦ. Такая схема не только ускорит продвижение грузов по международным транспортным коридорам, но и позволит осуществить технологическую интеграцию различных видов транспорта в международную мультимодальную сеть.

В железнодорожной сети Казахстана до сих пор преобладают однопутные и не электрифицированные участки, с чем связано наличие большого количества «узких мест», ограничивающих пропускную способность и скорость движения поездов. Поэтому необходима модернизация инфраструктуры железнодорожного транспорта. Для соответствия требованиям ЭПШП необходимо обеспечить высокую скорость интермодальных и мультимодальных перевозок.

Отсутствие системного подхода к развитию транспортной отрасли, низкий уровень государственной поддержки, низкие темпы обновления и высокий износ подвижного состава и инфраструктуры по всем видам транспорта не позволяют отечественным перевозчикам конкурировать с компаниями зарубежных

стран. Эти проблемы могут быть решены путем увеличения объемов капитализации отрасли, подкрепленной соответствующей нормативной правовой базой. Основная причина состоит в отсутствии финансирования в необходимых объемах не только для строительства новых и модернизации существующих, но и для содержания объектов инфраструктуры. Существующие темпы обновления подвижного состава могут привести к ухудшению технического состояния и сокращению всего парка транспортных средств, увеличению затрат на их содержание.



Примечание: выполнено авторами исследования

Рисунок 8 - Инвестиции в основной капитал

Для увеличения объемов перевозок (мультимодальных, транзитных, внутренних) необходимо пересмотреть порядок формирования тарифов, чтобы оптимально распределить общие расходы на транспортировку грузов среди всех участников процесса перевозки, а также между направлениями и участками дорог. Главное условие состоит в том, чтобы тарифные ставки были унифицированными, т.е. применялись единые нормы и правила их расчета. Унифицированные тарифы на контейнерные перевозки должны быть такими, чтобы были выгодными и для внутренних перевозок, и для экспортеров, и для транзитных грузов. Унификация тарифов позволит логистическим компаниям создавать и предлагать клиентам гибкие тарифные планы на основе их дифференциации по маршрутам грузопотоков и видам грузов. Это будет способствовать наращиванию объемов мультимодальных контейнерных перевозок. Новая система тарифов должна обеспечить оптимизацию финансовых результатов перевозчиков и логистических компаний. Для этого потребуется разработка методики составления тарифов.

Важнейшим фактором развития ТЛК признана стать цифровизация. Поскольку ключевыми критериями конкурентоспособности в цепочке поставок являются стоимость и сроки, то перемещение груза необходимо чётко отслеживать, а при необходимости оперативно регулировать по всей цепочке от начала до конца поставки. В Казахстане сбор, анализ и хранение актуальных данных по поставкам осуществляется недостаточно полно и качественно, что снижает

эффективность существующих информационных систем. Более того, имеются существенные изъяны в статистике, что снижает достоверность аналитики и прогнозов. Особое внимание следует уделить внедрению информационных систем отечественных разработок.

Значительную долю транспортных операторов и логистических компаний составляют субъекты малого и среднего предпринимательства (МСП). Им приходится гибко адаптироваться к запросам грузоотправителей, которые зачастую желают получить транспортно-логистические услуги не по отдельности, а в комплексе (морские, авиационные, автомобильные перевозки, складские и терминальные услуги) на основе технологии «одного окна». Государству необходимо стимулировать консолидацию логистических компаний, оказывать поддержку укрупнению компаний за счет поглощения и слияний. Тогда на рынке появятся крупные логистические провайдеры, имеющие собственные широкие логистические сети с участием субъектов МСП, или стратегические альянсы.

Итак, в рамках ЭПШП ожидается формирование трансконтинентальных транспортных коридоров, в которых Казахстан может играть роль не только ключевого звена в цепочке континентального сервиса, но и дизайнера архитектуры. Формирующийся мультимодальный Евразийский трансконтинентальный коридор может включать сеть опорных ЛЦ и взаимодействующих с ними региональных логистических распределительных платформ. Такая конфигурация ускорит продвижение грузов по всем направлениям и обеспечит непрерывность процесса движения транспорта. Развитие сети ЛЦ предполагает планомерное и согласованное взаимодействие со всеми участниками ЭПШП, четкую координацию деятельности регулирующих и контролирующих органов как на международном уровне, так и в рамках институтов ЭПШП.

Сдерживающим моментом в Казахстане является отсутствие единого центрального госоргана, разрабатывающего и осуществляющего государственную политику в сфере транспорта и логистики. В настоящее время этими функциями занимается Министерство индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан. Как показывает практика, важно обеспечить эффективное государственное управление транспортной отраслью, применение целостного, системного подхода к развитию ТЛК Казахстана, разработку и реализацию долгосрочной стратегии развития транспорта, в т.ч. с учетом договоренностей в рамках ЕАЭС и перспектив участия в ЭПШП.

Немаловажной задачей является обеспечение взаимосвязанного сбалансированного развития инфраструктуры для всех видов транспорта, что требует координации как при разработке стратегий, так и при реализации инвестиционных проектов с учетом прогнозов спроса на услуги грузовых и пассажирских перевозок. Поэтому необходима институционализация стратегического планирования и оперативного управления развитием ТЛК Казахстана в контексте сопряжения с ЭПШП.

Одной из важных задач становится разработка комплексной стратегии развития и модернизации инфраструктуры ТЛК на республиканском и региональном уровнях. Прежде всего, предстоит определить стратегические направ-

ления развития всех видов транспорта, обеспечивающих экономически эффективные и технологически разнообразные транспортные связи между промышленными производствами, населенными пунктами, регионами и отраслями как на национальном, так и на международном уровнях. Долгосрочная стратегия должна предусматривать не только государственные инвестиции, но и привлечение частного капитала в создание новых и модернизацию существующих элементов транспортной инфраструктуры, обновление техники и технологий, доведение качества транспортных и логистических услуг до мировых стандартов. Стратегия должна охватывать также таможенный режим и тарифное регулирование, лицензирование и сертификацию, разграничивать полномочия центральных и местных исполнительных органов по вопросам транспортного контроля. Кроме того, важно улучшить нормативную правовую базу системы технического регулирования во всех видах транспорта, финансирование НИОКР, подготовки кадров и многое другое.

ЛИТЕРАТУРА

1. Концепция государственной транспортной политики Республики Казахстан на период до 2008 года, одобренная постановлением Правительства Республики Казахстан от 11 июня 2001 года № 801.
2. Кайыргалиева М. Г. Перспективы развития международных перевозок в Республике Казахстан (на примере железнодорожного транспорта). Диссертация на соискание учёной степени кандидата экономических наук. - Алматы: Казахская академия транспорта и коммуникаций им. М. Тынышпаева, 2007.
3. Закон Республики Казахстан от 8 декабря 2001 года № 266-ІІ «О железнодорожном транспорте».
4. Программа реструктуризации железнодорожного транспорта Республики Казахстан на 2001-2005 годы, утвержденная постановлением Правительства Республики Казахстан от 4 июня 2001 года № 756.
5. Программа реструктуризации железнодорожного транспорта Республики Казахстан на 2004-2006 годы, утвержденная постановлением Правительства Республики Казахстан от 6 февраля 2004 года № 145.
6. Транспортная стратегия Республики Казахстан до 2015 года, утвержденная Указом Президента Республики Казахстан от 11 апреля 2006 года № 86.
7. Программа развития транспортной инфраструктуры Республики Казахстан на 2010-2014 годы, утвержденная постановлением Правительства Республики Казахстан от 30 сентября 2010 года № 1006.
8. Государственная программа инфраструктурного развития «Нұрлы жол» на 2015-2019 годы, утвержденная Указом Президента Республики Казахстан от 6 апреля 2015 года № 1030.
9. Государственная программа инфраструктурного развития «Нұрлы жол» на 2020-2025 годы, утвержденная постановлением Правительства Республики Казахстан от 31 декабря 2019 года № 1055.
10. Послание Президента Республики Казахстан Н. Назарбаева народу Казахстана от 10 января 2018 года «Новые возможности развития в условиях четвертой промышленной революции».
11. Послание Президента Республики Казахстан К. К. Токаева от 2 сентября 2019 года «Конструктивный общественный диалог - основа стабильности и процветания Казахстана».
12. Основные социально-экономические показатели Республики Казахстан [Электронный ресурс] // сайт Комитета статистики Министерства национальной экономики Республики Казахстан - URL: <http://stat.gov.kz/important/dynamic> (дата обращения: 10.09.2019).
13. Общий классификатор видов экономической деятельности. ОКЭД НК РК 03-2019, утвержденный и введенный в действие Приказом Комитета технического регулирования и метрологии Министерства индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан от 22 февраля 2019 года № 68-од.
14. Дубовицких Ю. Трансконтинентальный коридор предложил создать

Назарбаев // Forbes. - 2015. 15 мая.

15. Ковалева Т. Евразийский трансконтинентальный коридор поможет увеличить объем перевозок до 33 млн. тонн // Zakon.kz - 2016. - 30 марта. [Электронный ресурс] - URL: <https://www.zakon.kz/4783550-evrazijskijj-transkontinentalnyjj.html> (дата обращения: 08.10.2019).

16. Смогут ли аэропорты Казахстана работать по международным стандартам? // Курсив. - 2018. - 8 сентября [Электронный ресурс] - URL: <https://kursiv.kz/news/vlast-i-biznes/2018-09/smogut-li-aeroporty-kazakhstana-rabotat-po-mezhdunarodnym-standartam> (дата обращения: 09.10.2019).

17. Положение о Министерстве индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан, утвержденное постановлением Правительства Республики Казахстан от 29 декабря 2018 года № 936.

18. Послание Президента Республики Казахстан Лидера нации Нурсултана Назарбаева народу Казахстана «Стратегия «Казахстан-2050»: новый политический курс состоявшегося государства» от 14 декабря 2012 г.

19. Стратегический план развития Республики Казахстан до 2025 года, утвержденный Указом Президента Республики Казахстан от 15 февраля 2018 г. № 636.

20. План нации 100 конкретных шагов по реализации пяти институциональных реформ Главы государства Нурсултана Назарбаева (май 2015 г.).

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

22. Государственная программа «Цифровой Казахстан» на 2017-2020 годы, утвержденная постановлением Правительства Республики Казахстан от 12 декабря 2017 г. № 827.

23. Закон Республики Казахстан от 21 сентября 1994 г. № 156-ХІІІ «О транспорте в Республике Казахстан» (с изменениями и дополнениями по состоянию на 19.04.2019 г.).

24. Договор о Евразийском экономическом союзе // Бюллетень международных договоров Республики Казахстан. - 2015. № 2. Ст. 11.

25. Основные направления и этапы реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики государств-членов Евразийского экономического союза, утвержденные решением Высшего Евразийского экономического совета от 26 декабря 2016 г. № 19 [Электронный ресурс] // сайт ЕЭК - URL:

http://www.eurasiancommission.org/ru/act/energetikaiinfr/transport/transportnaya_politika/Pages/default.aspx (дата обращения: 15.08.2019).

26. Документы FIATA [Электронный ресурс] // Ассоциация национальных экспедиторов Республики Казахстан URL: <http://kffanek.kz/dokumenty-fiata> (дата обращения: 09.10.2019).

27. Направления деятельности ОСЖД [Электронный ресурс] // ОСЖД URL: http://www.osjd.org/statico/public/ru?STRUCTURE_ID=977 (дата обращения: 09.10.2019).

28. История Совета [Электронный ресурс] // Совет по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества - URL: <https://www.sovetgt.org/index.php?link=1> (дата обращения: 09.10.2019).
29. Цели и задачи [Электронный ресурс] // IRU URL: <https://www.iru.org/ru> (дата обращения: 09.10.2019).
30. ИКАО [Электронный ресурс] URL: <https://www.icao.int/about-icao/Pages/default.aspx> (дата обращения: 09.10.2019).
31. International Maritime Organization [Электронный ресурс] URL: <http://www.imo.org/en/Pages/Default.aspx> (дата обращения: 09.10.2019).
32. Около 200 ж/д вагонов «Тұлпар-Тальго» новой модификации эксплуатируется в РК [Электронный ресурс] // сайт Strategy 2050 URL: <https://strategy2050.kz/ru/news/50723/>.
33. Программа поэтапной либерализации выполнения перевозчиками, зарегистрированными на территории одного из государств членов Евразийского экономического союза, автомобильных перевозок грузов между пунктами, расположенными на территории другого государства члена Евразийского экономического союза, на период с 2016 по 2025 годы, утвержденная Решением Высшего Евразийского экономического совета от 8 мая 2015 г. № 213.
34. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 г. № 1734-р.
35. Концепция реформирования системы управления внутренними водными путями Российской Федерации, утвержденная Приказом Министра транспорта Российской Федерации от 9 июля 2009 г. № 112.
36. Государственная программа «Развитие транспортной системы», утвержденная постановлением Правительства Российской Федерации от 20 декабря 2017 года № 1596.
37. Государственная программа развития транспортного комплекса Республики Беларусь на 2016-2020 годы, утвержденная постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 28 апреля 2016 г. № 345.
38. Закон Республики Казахстан от 4 июля 2003 года № 476-III «Об автомобильном транспорте».
39. Закон Республики Казахстан от 17 апреля 2014 года № 194-V «О дорожном движении».
40. Приказ Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 30 апреля 2015 года № 546 «Об утверждении Правил перевозок грузов автомобильным транспортом».
41. Приказ и.о. Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 17 апреля 2015 года № 460 «Об утверждении Правил перевозки опасных грузов автомобильным транспортом и перечня опасных грузов, допускаемых к перевозке автотранспортными средствами на территории Республики Казахстан».
42. Приказ и.о. Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 26 марта 2015 года № 349 «Об утверждении Правил перевозок пассажи-

ров и багажа автомобильным транспортом».

43. Приказ Министра по инвестициям и развитию РК от 31 марта 2015 года № 391 «Об утверждении требований к форме и содержанию плана мероприятий по энергосбережению и повышению энергоэффективности, разрабатываемого субъектом Государственного энергетического реестра по итогам энергоаудита».

44. ГОСТ 1.2 - 2009 «Межгосударственная система стандартизации. Стандарты межгосударственные, правила и рекомендации по межгосударственной стандартизации. Правила разработки, принятия, применения, обновления и отмены».

45. Закон Республики Казахстан «Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации».

46. Кородюк И.С., Прокофьева Т.А., Сергеев В.И. Региональные транспортно-логистические системы: проблемы формирования и развития. Иркутск.: Байкальский государственный университет экономики и права, 2003. - 265 с.

47. Программа внедрения транспортных логистических систем для информационного сопровождения смешанных перевозок внешнеторговых грузов через Прибалтийский регион с использованием современных средств телематики (Программа TEDIM). СПб.: Ассоциация ""Северо-Запад", 1995. 8с.

48. Программа ТАСИС-95: Развитие сектора транспорта в Российской Федерации: Северо-Западный транспортный коридор. Брюссель: БТС "ТАСИС", 1995. 24 с.

49. Прокофьева Т.А., Сергеев В.И. Логистические центры в транспортной системе России: Учебное пособие. - М.: Изд. дом «Экономическая газета», 2012. - 524с.

50. Сергеев В.И. Концептуальные подходы к проектированию и классификация логистических центров // Логистика и управление цепями поставок, 2010. № 4.

51. Сергеев В.И., Дыбская В.В. Классификация и определение состава услуг логистических центров // Логистика сегодня, 2011. № 5.

52. Сергеев В.И., Кизим А.А., Эльяшевич П.А. Глобальные логистические системы: Учебное пособие. /Под общ. ред. В.И. Сергеева. - СПб.: Изд. дом «Бизнеспресса», 2001. - 240 с.

53. Сергеев В., Прокофьева Т. Формат государственно-частного партнерства, как метод реализации инвестиционных проектов создания транспортно-логистических центров // Логистика и управление цепями поставок, 2010. № 1. С. 7-24.

54. Best Practice Handbook for Logistics Centres in the Baltic Sea Region, 2003, www.neloc.net/reports/Best_Practice_Handbook.pdf

55. Ieva Meidute, The development and perspectives of logistics centers in Lithuania, Vilnius Gediminas Technical University, 2004.

56. Nestler S., Logistics Centres in Germany experiences and tendencies, Deutsche GVZ-Gesellschaft mbH, Bremen/Dresden. Prezentacja dla POLLOCO 2003.

57. Nobel T. Strategie i trendy rozwojowe europejskich centrów logistycznych na przykładzie Niemiec, Materiały I Ogólnopolskiej Konferencji Centra logistyczne w Polsce, Wrocław 20 kwietnia 2001 r.

58. Osmólski W., Roswój centrów logistycznych w Europie, Materiały Konferencji Naukowo-Technicznej Centra logistyczne na Mazowszu, Warszawa 9 października 2003 r.

59. Private Participation in Infrastructure Projects Database // The World Bank Group - The Public-Private Infrastructure Advisory Faculty/ July 2008.

60. Киздарбекова М. Ж. Проблемы и перспективы развития логистики в Казахстане // Молодой ученый. — 2017. — №14. — С. 363-365. — URL <https://moluch.ru/archive/148/41797/> (дата обращения: 23.08.2019).

Опыт ряда стран по государственному регулированию транспортной отрасли

Государственная политика **Российской Федерации** в сфере транспорта на определена в Концепции долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года, Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года, Концепции реформирования системы управления внутренними водными путями Российской Федерации. Кроме того, в Российской Федерации реализуется Государственная программа «Развитие транспортной системы» (далее - Госпрограмма). 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. Определены следующие цели:

- ускорение товародвижения и снижение транспортных издержек в экономике;
- повышение доступности транспортных услуг для населения;
- повышение конкурентоспособности транспортной системы России на мировом рынке транспортных услуг;
- 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 на 2016-2020 гг. (далее - ГПБ), целью которой является удовлетворение потребностей населения и экономики республики в транспортных услугах. ГПБ состоит из следующих подпрограмм: развитие железнодорожного транспорта; развитие автомобильного, городского электрического транспорта и метрополитена; развитие внутреннего водного и морского транспорта; развитие гражданской авиации Республики Беларусь. Предусмотрены 2 целевых показателя работы транспорта - грузооборот и пассажирооборот и 19 целевых показателей, соответствующих решаемым задачам подпрограмм.

Оценка эффективности реализации ГПБ проводится ежегодно. Оценка осуществляется в два этапа. 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.

В **Великобритании** ведомство, курирующее транспортную отрасль, входит в состав Министерства по вопросам окружающей среды. Основными функциями данного ведомства 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.

Государственное управление транспортной системой **Японии** 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. 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 регулирование транспортной отрасли осуществляет Министерство транспорта, который формирует транспортную политику федерального правительства, готовит основные решения по регулированию на федеральном 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. Для согласования федеральной и региональной транспортных политик функционирует специальный консультативный орган Конференция министров транспорта земель, на которой федеральный министр присутствует в качестве гостя.

В целом в большинстве стран основными направлениями развития транспортно-логистического комплекса определены:

- участие в создании и развитии евразийских транспортных коридоров
- создания привлекательных и гибких тарифных условий;
- упрощение процедур таможенного и иных видов контроля;
- развития прямых смешанных перевозок;
- внедрения интеллектуальных транспортных систем (в том числе информационных систем) и применения современных технических средств (технического оснащения), позволяющих упростить передачу информации о товарах и транспортных средствах;
- развития современного придорожного и сопутствующего сервиса;
- разработка и реализация мер, направленных на расширение транспортных связей, обеспечение свободы транзита, устранение барьеров и упрощение процедур, влияющих на перемещение пассажиров и грузов;
- развитие транспортной инфраструктуры
- создание логистических центров и транспортных организаций, обеспечивающих оптимизацию процессов перевозки;
- привлечение и использование кадрового потенциала путем создания условий для рационального использования высокопрофессиональных специалистов в области транспорта, гармонизации профессиональных и квалификационных требований к специалистам, развития сотрудничества в сфере обучения, а также подготовки, переподготовки и повышения квалификации специалистов, развития конкурентоспособных центров, обеспечивающих подготовку кадров и повышение квалификации персонала;
- развитие науки и инноваций в сфере транспорта, в том числе планирования и финансирования исследований в целях разработки и внедрения инновационных технологий и интеллектуальных транспортных систем, энергосберегающих технологий, экологических («зеленых») технологий, в том числе технологий, расширяющих использование альтернативных видов топлива и позволяющих снижать объемы выброса парниковых газов, скоростных и высокоскоростных транспортных систем, навигационных спутниковых систем, информационных технологий организации перевозок, беспилотных транспортных средств;
- формирование и развитие современных, конкурентоспособных научнообразовательных центров.

**Перечень
наименований министерств, ответственных за развитие транспорта в странах СНГ**

№	Страна	Статус в СНГ	Наименование министерства	Сайт
1	Азербайджан	Член	Министерство транспорта, связи и высоких технологий	https://mincom.gov.az/ru/
2	Армения	Член	Министерство территориального управления и инфраструктуры Республики Армения	http://www.mtad.am/ru/
3	Беларусь	Член	Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь	http://www.mintrans.gov.by/ru/
4	Казахстан	Член	Министерство индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан	http://miid.gov.kz/ru/
5	Кыргызстан	Член	Министерство транспорта и дорог Кыргызской Республики	Нет данных
6	Молдова	Член	Министерство экономики и инфраструктуры Республики Молдова	https://mei.gov.md/ru/
7	Россия	Член	Министерство транспорта Российской Федерации	https://www.mintrans.ru/
8	Таджикистан	Член	Министерство транспорта Республики Таджикистан	https://www.mintrans.tj/ru/
9	Туркменистан	Член	Министерство промышленности и коммуникаций Туркменистана	Нет данных
10	Узбекистан	Член	Министерство транспорта Республики Узбекистан	https://mintrans.uz/ru/
11	Украина	Ассоциированный член	Министерство инфраструктуры Украины	http://mtu.gov.ua/
12	Грузия	Член (до 2009 г.)	Министерство экономики и устойчивого развития Грузии	http://www.economy.ge/

СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ И АББРЕВИАТУР

- ДФЭ - двадцатифутовый эквивалент;
- ИКАО - Международная организация гражданской авиации (International Civil Aviation Organization ICAO);
- КГА МИИР - Комитет гражданской авиации Министерства индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан;
- КРЕМЗК МНЭ - Комитет по регулированию естественных монополий, защите конкуренции и прав потребителей Министерства национальной экономики Республики Казахстан;
- КТЖ - акционерное общество «Национальная компания «Казахстан Темир Жолы»;
- МАП - морская администрация порта;
- МЖС - Международный железнодорожный союз;
- МИИР - Министерство индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан;
- МИР - Министерство по инвестициям и развитию Республики Казахстан;
- МНЭ - Министерство национальной экономики Республики Казахстан;
- ОСЖД - Организация сотрудничества железных дорог;
- САИС - система специальных автоматизированных измерительных средств;
- ТАЖМ - трансазиатская железнодорожная магистраль;
- ТЛК - транспортно-логистический комплекс;
- ТЛЦ - транспортно-логистический центр;
- ТМТМ - транскаспийский международный транспортный маршрут;
- ТРАСЕКА - транспортный коридор Европа - Кавказ - Азия (Transport Corridor Europe - Caucasus Asia).