

Постановление Правительства Республики Казахстан

Нур-Султан, Укмет Үйі от 17 января 2020 года № 5

О внесении изменений и дополнений в некоторые решения Правительства Республики Казахстан

Правительство Республики Казахстан **ПОСТАНОВЛЯЕТ:**

1. Утвердить прилагаемые изменения и дополнения, которые вносятся в некоторые решения Правительства Республики Казахстан.
2. Настоящее постановление вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования.

Премьер-Министр Республики Казахстан А. МАМИН

Утверждены постановлением Правительства Республики Казахстан от 17 января 2020 года № 5

Изменения и дополнения, которые вносятся в некоторые решения Правительства Республики Казахстан

1. В постановлении Правительства Республики Казахстан от 1 декабря 2011 года № 1420 «Об утверждении Правил предоставления и пользования жилищем из государственного жилищного фонда или жилищем, арендованным местным исполнительным органом в частном жилищном фонде» (САПР Республики Казахстан, 2012 г., № 5, ст. 88):

в Правилах предоставления и пользования жилищем из государственного жилищного фонда или жилищем, арендованным местным исполнительным органом в частном жилищном фонде, утвержденных указанным постановлением:

пункт 2 дополнить подпунктами 2-1) и 2-2) следующего содержания:
«2-1) многодетная семья – семья, имеющая в своем составе четырех и более совместно проживающих несовершеннолетних детей, в том числе детей, обучающихся по очной форме обучения в организациях среднего, технического и профессионального, послесреднего, высшего и (или) послевузовского образования, после достижения ими совершеннолетия до времени окончания организаций образования (но не более чем до достижения двадцатитрехлетнего возраста);

2-2) арендное жилище без права выкупа – жилище, предоставляемое из коммунального жилищного фонда гражданам Республики Казахстан, в пользование жилищем за плату без права выкупа»;

пункт 5 изложить в следующей редакции:
«5. Жилища из коммунального жилищного фонда или жилища, арендованные местным исполнительным органом в частном жилищном фонде, предоставляются в пользование нуждающимся в жилье гражданам Республики Казахстан, постоянно проживающим в данном населенном пункте. Для постановки на учет граждан Республики Казахстан в городах республиканского значения, столице требуется постоянное проживание не менее трех лет.

Жилища из коммунального жилищного фонда или жилища, арендованные местным исполнительным органом в частном жилищном фонде, предоставляются в пользование нуждающимся в жилье и состоящим на учете гражданам Республики Казахстан, относящимся к:

1) инвалидам и участникам Великой Отечественной войны;
1-1) детям-сиротам, детям, оставшимся без попечения родителей;
1-2) многодетным матерям, награжденным орденами «Алтын алқа», «Күміс алқа» или получившим раннее звание «Мать-героиня», а также награжденным орденами «Материнская слава» I и II степени, многодетные семьи. Совокупный среднемесячный доход указанных категорий граждан должен составлять за последние двенадцать месяцев перед обращением о предоставлении жилища на каждого члена семьи ниже 3,1-кратного размера прожиточного минимума, установленного на соответствующий финансовый год законом о республиканском бюджете;

2) социально уязвимым слоям населения, указанным в подпунктах 1)-1), 2), 3), 4), 5), 7), 8), 10) и 11) статьи 68 Закона, имеющим совокупный среднемесячный доход за последние двенадцать месяцев перед обращением о предоставлении жилища на каждого члена семьи ниже 3,1-кратного размера прожиточного минимума, установленного на соответствующий финансовый год, закон о республиканском бюджете.

Коэффициент 3,1-кратного размера прожиточного минимума не распространяется на семьи, имеющие или воспитывающие детей-инвалидов;

3) государственным служащим, работникам бюджетных организаций, военнослужащим, кандидатам в космонавты, космонавтам, сотрудникам специальных государственных органов и лиц, занимающим государственные выборные должности;

4) гражданам Республики Казахстан, единственное жилище которых признано аварийным в порядке, установленном законодательством Республики Казахстан.

Арендное жилище без права выкупа предоставляется гражданам Республики Казахстан в соответствии с документами Системы государственного планирования Республики Казахстан»;

пункт 7-1 изложить в следующей редакции:

«7-1. Распределение жилищ (вновь введенных в эксплуатацию или освобожденных жилищами) из коммунального жилищного фонда или жилищ, арендованных местным исполнительным органом в частном жилищном фонде, по раздельным спискам, за исключением инвалидов и участников Великой Отечественной войны, детей-сирот, детей, оставшихся без попечения родителей, многодетных матерей, награжденных подвесками «Алтын алқа», «Күміс алқа» или получивших раннее звание «Мать-героиня», а также награжденных орденами «Материнская слава» I и II степени, многодетные семьи, осуществляющие выплаты на содержание детей-инвалидов, производится местными исполнительными органами района, города областного значения, города республиканского значения, столицы пропорционально численности раздельных списков, а также списков нуждающихся в жилище, состоящих на учете в государственном предприятии (или) государственном учреждении, государственных органах, указанных в пункте 6-2 настоящих Правил, если иное не установлено Законом или другими законодательными актами Республики Казахстан.

Местные исполнительные органы района, города областного значения, города республиканского значения, столицы обязаны публиковать в периодических печатных изданиях, издаваемых на территории района, города областного значения, города республиканского значения, столицы, и на своих интернет-ресурсах:

1) ежегодно в первом квартале – раздельные списки учета нуждающихся в жилище из коммунального жилищного фонда или жилище, арендованном местным исполнительным органом в частном жилищном фонде;
2) в течение десяти рабочих дней со дня принятия решения местного исполнительного органа о предоставлении жилища – списки лиц, получивших жилище, с указанием их очередности, установленной списками учета нуждающихся в предоставлении жилища»;

пункт 7-2 исключить;

подпункт 9) пункта 9) исключить;

2. В постановлении Правительства Республики Казахстан от 26 июня 2012 года № 856 «Об утверждении Правил постановки на учет граждан Республики Казахстан, нуждающихся в жилище из государственного жилищного фонда или жилище, арендованном местным исполнительным органом в частном жилищном фонде» (САПР Республики Казахстан, 2012 г., № 59, ст. 815):

в Правилах постановки на учет граждан Республики Казахстан, нуждающихся в жилище из государственного жилищного фонда или жилища, арендованном местным исполнительным органом в частном жилищном фонде, утвержденных указанным постановлением:

в пункте 2:

дополнить подпунктом 1-2) следующего содержания:

«1-2) многодетным матерям, награжденным подвесками «Алтын алқа», «Күміс алқа» или получившим раннее звание «Мать-героиня», а также награжденным орденами «Материнская слава» I и II степени, многодетные семьи. Совокупный среднемесячный доход указанных категорий граждан должен составлять за последние двенадцать месяцев перед обращением о предоставлении жилища на каждого члена семьи ниже 3,1-кратного размера прожиточного минимума, установленного на соответствующий финансовый год законом о республиканском бюджете»;

подпункт 2) изложить в следующей редакции:

«2) социально уязвимым слоям населения, указанным в подпунктах 2), 3), 4), 5), 6), 8), 9), 11), 12) пункта 3 настоящих Правил, имеющим совокупный среднемесячный доход за последние двенадцать месяцев перед обращением о предоставлении жилища на каждого члена семьи ниже 3,1-кратного размера прожиточного минимума, установленного на соответствующий финансовый год, закон о республиканском бюджете. Коэффициент 3,1-кратного размера прожиточного минимума не распространяется на семьи, имеющие или воспитывающие детей-инвалидов»;

подпункт 10) пункта 3) изложить в следующей редакции:

«10) многодетные матери, награжденные подвесками «Алтын алқа», «Күміс алқа» или получившие раннее звание «Мать-героиня», а также награжденные орденами «Материнская слава» I и II степени, многодетные семьи»;

пункт 7 дополнить подпунктом 2-1) следующего содержания:
«2-1) они не имеют предоставленного арендного жилища без права выкупа»;

пункт 8 изложить в следующей редакции:
«8. Для постановки на учет граждан необходимо предоставление следующих документов (истребование от граждан документов, которые могут быть получены из информационных систем, не допускается):

1) заявления о постановке на учет граждан, нуждающихся в жилище из коммунального жилищного фонда, с указанием согласия на проверку местным исполнительным органом наличия или отсутствия у заявителя и постоянно проживающих с ним членом семьи в постоянном пользовании в данном населенном пункте жилища из коммунального жилищного фонда по форме, согласно приложению 1 к настоящим Правилам;

2) документа, удостоверяющего личность заявителя (предоставляется для идентификации личности заявителя);

3) копии свидетельств о государственной регистрации актов гражданского состояния (рождение, смерть, заключение брака (супружества), расторжение брака (супружества), усыновление (удочерение), установление отцовства (материнства), перемена имени, отчества и фамилии).

В случаях признания других лиц членами семьи заявителя, последними предоставляются копии решения суда о признании их членами семьи заявителя;

4) граждане, постоянно проживающие в сельских округах, предоставляют справку сельских акимов, подтверждающую регистрацию по постоянному месту жительства;

5) граждане, относящиеся к социально уязвимым слоям населения, дополнительно предоставляют документ, подтверждающий принадлежность заявителя (семьи) к социально уязвимым слоям населения, а также сведения о доходах за последние двенадцать месяцев на каждого члена семьи (за исключением семей, имеющих или воспитывающих детей-инвалидов);

6) граждане, относящиеся к категории государственных служащих, работников бюджетных организаций, военнослужащих, сотрудников специальных государственных органов и лиц, занимающих государственные выборные должности, дополнительно предоставляют справку с места работы (службы). Кандидаты в космонавты, космонавты предоставляют документ, подтверждающий их статус, который присваивается Правительством Республики Казахстан;

7) в случаях, когда жилище, в котором проживает семья не отвечает установленным санитарно-эпидемиологическим требованиям, заявитель предоставляет оригинал санитарно-эпидемиологической заключения выданного территориальным подразделением уполномоченного органа в сфере санитарно-эпидемиологического благополучия населения по результатам санитарно-эпидемиологической экспертизы, проведенной организацией санитарно-эпидемиологической службы;

8) в случаях, когда жилище, в котором проживает семья не отвечает установленным техническим требованиям, заявитель дополнительно предоставляет оригинал технического заключения (по результатам технического обследования жилища) аттестованного эксперта в сфере архитектуры, градостроительной и строительной деятельности;

9) в случаях, когда в жилище, неизолированных жилищ помещенных проживают две и более семей, заявитель дополнительно предоставляет копии технического паспорта и правоустанавливающего документа на жилое помещение, в котором он проживает;

10) когда в составе семьи имеются больные, страдающие тяжелыми формами некоторых хронических заболеваний, при которых совместное проживание с ними в одном помещении (квартире) становится невозможным, заявитель дополнительно предоставляет документ, подтверждающий соответствующий вид заболевания;

Сведения документов, удостоверяющих личность, свидетельства о заключении или расторжении брака (после 1 июня 2008 года), о смерти (после 13 августа 2007 года), о рождении детей (после 13 августа 2007 года), справки о наличии или отсутствии жилища (по Республике Казахстан), принадлежащего им на праве собственности, адресной справки, решение суда о признании других лиц членами семьи услуополучателя, документов, подтверждающих принадлежность услуополучателя к социально уязвимым слоям населения, предоставляются услугодателю на всех членов семьи из соответствующих государственных информационных систем через шлюз «электронного правительства»;

11) в случаях признания других лиц членами семьи заявителя, последними предоставляются копии решения суда о признании их членами семьи заявителя, последними предоставляются копии решения суда о признании их членами семьи заявителя;

12) документ, удостоверяющий личность заявителя (предоставляется для идентификации личности заявителя);

13) копии свидетельств о государственной регистрации актов гражданского состояния (рождение, смерть, заключение брака (супружества), расторжение брака (супружества), усыновление (удочерение), установление отцовства (материнства), перемена имени, отчества и фамилии).

В случаях признания других лиц членами семьи заявителя, последними предоставляются копии решения суда о признании их членами семьи заявителя;

4) граждане, постоянно проживающие в сельских округах, предоставляют справку сельских акимов, подтверждающую регистрацию по постоянному месту жительства;

5) граждане, относящиеся к социально уязвимым слоям населения, дополнительно предоставляют документ, подтверждающий принадлежность заявителя (семьи) к социально уязвимым слоям населения, а также сведения о доходах за последние двенадцать месяцев на каждого члена семьи (за исключением семей, имеющих или воспитывающих детей-инвалидов);

6) граждане, относящиеся к категории государственных служащих, работников бюджетных организаций, военнослужащих, сотрудников специальных государственных органов и лиц, занимающих государственные выборные должности, дополнительно предоставляют справку с места работы (службы). Кандидаты в космонавты, космонавты предоставляют документ, подтверждающий их статус, который присваивается Правительством Республики Казахстан;

7) в случаях, когда жилище, в котором проживает семья не отвечает установленным санитарно-эпидемиологическим требованиям, заявитель предоставляет оригинал санитарно-эпидемиологической заключения выданного территориальным подразделением уполномоченного органа в сфере санитарно-эпидемиологического благополучия населения по результатам санитарно-эпидемиологической экспертизы, проведенной организацией санитарно-эпидемиологической службы;

8) в случаях, когда жилище, в котором проживает семья не отвечает установленным техническим требованиям, заявитель дополнительно предоставляет оригинал технического заключения (по результатам технического обследования жилища) аттестованного эксперта в сфере архитектуры, градостроительной и строительной деятельности;

9) в случаях, когда в жилище, неизолированных жилищ помещенных проживают две и более семей, заявитель дополнительно предоставляет копии технического паспорта и правоустанавливающего документа на жилое помещение, в котором он проживает;

10) когда в составе семьи имеются больные, страдающие тяжелыми формами некоторых хронических заболеваний, при которых совместное проживание с ними в одном помещении (квартире) становится невозможным, заявитель дополнительно предоставляет документ, подтверждающий соответствующий вид заболевания;

Сведения документов, удостоверяющих личность, свидетельства о заключении или расторжении брака (после 1 июня 2008 года), о смерти (после 13 августа 2007 года), о рождении детей (после 13 августа 2007 года), справки о наличии или отсутствии жилища (по Республике Казахстан), принадлежащего им на праве собственности, адресной справки, решение суда о признании других лиц членами семьи услуополучателя, документов, подтверждающих принадлежность услуополучателя к социально уязвимым слоям населения, предоставляются услугодателю на всех членов семьи из соответствующих государственных информационных систем через шлюз «электронного правительства»;

11) в случаях признания других лиц членами семьи заявителя, последними предоставляются копии решения суда о признании их членами семьи заявителя, последними предоставляются копии решения суда о признании их членами семьи заявителя;

12) документ, удостоверяющий личность заявителя (предоставляется для идентификации личности заявителя);

13) копии свидетельств о государственной регистрации актов гражданского состояния (рождение, смерть, заключение брака (супружества), расторжение брака (супружества), усыновление (удочерение), установление отцовства (материнства), перемена имени, отчества и фамилии).

В случаях признания других лиц членами семьи заявителя, последними предоставляются копии решения суда о признании их членами семьи заявителя, последними предоставляются копии решения суда о признании их членами семьи заявителя;

4) граждане, постоянно проживающие в сельских округах, предоставляют справку сельских акимов, подтверждающую регистрацию по постоянному месту жительства;

5) граждане, относящиеся к социально уязвимым слоям населения, дополнительно предоставляют документ, подтверждающий принадлежность заявителя (семьи) к социально уязвимым слоям населения, а также сведения о доходах за последние двенадцать месяцев на каждого члена семьи (за исключением семей, имеющих или воспитывающих детей-инвалидов);

6) граждане, относящиеся к категории государственных служащих, работников бюджетных организаций, военнослужащих, сотрудников специальных государственных органов и лиц, занимающих государственные выборные должности, дополнительно предоставляют справку с места работы (службы). Кандидаты в космонавты, космонавты предоставляют документ, подтверждающий их статус, который присваивается Правительством Республики Казахстан;

7) в случаях, когда жилище, в котором проживает семья не отвечает установленным санитарно-эпидемиологическим требованиям, заявитель предоставляет оригинал санитарно-эпидемиологической заключения выданного территориальным подразделением уполномоченного органа в сфере санитарно-эпидемиологического благополучия населения по результатам санитарно-эпидемиологической экспертизы, проведенной организацией санитарно-эпидемиологической службы;

8) в случаях, когда жилище, в котором проживает семья не отвечает установленным техническим требованиям, заявитель дополнительно предоставляет оригинал технического заключения (по результатам технического обследования жилища) аттестованного эксперта в сфере архитектуры, градостроительной и строительной деятельности;

9) в случаях, когда в жилище, неизолированных жилищ помещенных проживают две и более семей, заявитель дополнительно предоставляет копии технического паспорта и правоустанавливающего документа на жилое помещение, в котором он проживает;

10) когда в составе семьи имеются больные, страдающие тяжелыми формами некоторых хронических заболеваний, при которых совместное проживание с ними в одном помещении (квартире) становится невозможным, заявитель дополнительно предоставляет документ, подтверждающий соответствующий вид заболевания;

пункт 2:

дополнить подпунктом 8-1) следующего содержания:

«8-1) арендное жилище без права выкупа – жилище, предоставляемое из коммунального жилищного фонда гражданам Республики Казахстан в пользование жилищем за плату без права выкупа»;

дополнить подпунктами 16) и 17) следующего содержания:

«16) веб-портал реестра государственного имущества (далее – Портал) – интернет-ресурс, размещенный в сети интернет по адресу: www.gosreestr.kz, предоставляющий единую точку доступа к электронной базе данных по договорам о приватизации жилища;

17) электронная цифровая подпись (далее – ЭЦП) – набор электронных цифровых символов, созданный средствами электронной цифровой подписи и подтверждающий достоверность электронного документа, его принадлежность и неизменность содержания»;

«8. Предоставление социально уязвимым слоям населения жилище из коммунального жилищного фонда может быть приватизировано нанимателем по остаточной стоимости на условиях, предусмотренных Законом Республики Казахстан от 16 апреля 1997 года «О жилищных отношениях», и в порядке, определяемом настоящими Правилами, за исключением арендного жилища без права выкупа»;

пункт 10 дополнить подпунктом 1-1) следующего содержания:

«1-1) предоставляемые в качестве арендного жилища без права выкупа»;

«14. Для приобретения в собственность жилища в порядке приватизации заявитель предоставляет на рассмотрение жилищной комиссии следующие документы:

1) заявление на приватизацию занимаемого жилища, подписанное всеми совершеннолетними членами семьи нанимателя;

2) документ, удостоверяющий личности услуополучателя и членов его семьи (для идентификации);

3) свидетельства о заключении (расторжении) брака, смерти членов семьи, рождении детей (по мере необходимости в случае отсутствия сведений в информационной системе);

4) договор найма (аренды) либо ордер на жилище;

5) в случаях признания других лиц членами семьи услуополучателя, последним предоставляется решение суда о признании их членами семьи услуополучателя;

6) граждане, относящиеся к социально уязвимым слоям населения, дополнительно предоставляют документ, подтверждающий принадлежность услуополучателя (семьи) к социально уязвимым слоям населения;

7) граждане, относящиеся к категории государственных служащих, работников бюджетных организаций, военнослужащих, сотрудников специальных государственных органов и лиц, занимающих государственные выборные должности, дополнительно предоставляют справку с места работы (службы) либо копию документа, подтверждающего трудовую деятельность работника;

8) кандидаты в космонавты, космонавты предоставляют документ, подтверждающий их статус, который присваивается Правительством Республики Казахстан;

9) документ, подтверждающий отсутствие задолженности по договору найма жилища;

10) в случае приватизации в соответствии с пунктом 7 Правил – документ, подтверждающий принадлежность к категории граждан, имеющих право на безвозмездное получение в собственность жилища из государственного жилищного фонда;

Сведения документов, удостоверяющих личность, свидетельства о заключении или расторжении брака (после 1 июня 2008 года), о смерти (после 13 августа 2007 года), о рождении детей (после 13 августа 2007 года), справки о наличии или отсутствии жилища (по Республике Казахстан), принадлежащего им на праве собственности, адресной справки, решение суда о признании других лиц членами семьи услуополучателя, документов, подтверждающих принадлежность услуополучателя к социально уязвимым слоям населения, предоставляются услугодателю на всех членов семьи из соответствующих государственных информационных систем через шлюз «электронного правительства»;

пункт 18 изложить в следующей редакции:

«18. После принятия решения жилищной комиссией о приватизации жилища органом, предоставляющим жилище, производится расчет остаточной стоимости жилища:

1) государственными учреждениями, согласно приказу Министра финансов Республики Казахстан от 3 августа 2010 года № 393 «Об утверждении Правил ведения бухгалтерского учета в государственных учреждениях»;

2) государственными предприятиями в соответствии с требованиями законодательства Республики Казахстан о бухгалтерском учете и финансовой отчетности»;

пункт 19 изложить в следующей редакции:

«19. После вынесения решения о приватизации передача жилища из жилищного фонда государственных предприятий и государственных учреждений в коммунальную собственность осуществляется в течение пятнадцати календарных дней со дня вынесения решения о передаче в соответствии с Правилами передачи государственного имущества, закрепленного за государственными юридическими лицами, из одного вида государственной собственности в другой и лист утвержденных постановлением Правительства Республики Казахстан от 1 июня 2011 года № 616 (далее – Правила передачи)»;

После вынесения решения о приватизации передача жилища из жилищного фонда коммунального государственного предприятия и коммунального государственного учреждения в коммунальный жилищный фонд производится в течение пятнадцати календарных дней»;

дополнить пунктом 19-1) следующего содержания:

«19-1. Сведения о принятом решении о передаче государственного имущества из одного вида государственной собственности в другой и лист утвержденных постановлением Правительства Республики Казахстан от 1 июня 2011 года № 616 (далее – Правила передачи), вноситься на Портал рабочим органом в трехдневный срок с даты перерегистрации прав на жилище в правовом кадастре»;

пункт 21 изложить в следующей редакции:

«21. После перевода жилища, подлежащего приватизации, в коммунальный жилищный фонд в течение пяти рабочих дней между местным исполнительным органом и заявителем на Портале заключается с использованием ЭЦП в электронном формате договор о приватизации жилища».

Приложение
к постановлению Правительства Республики Казахстан
от 17 января 2020 года № 5

Приложение 1

к Правилам постановки на учет граждан Республики Казахстан, нуждающихся в жилище из государственного жилищного фонда или жилище, арендованном местным исполнительным органом в частном жилищном фонде

Наименование
структурного подразделения местного исполнительного органа городов республиканского значения и столицы, районов и городов областного значения, осуществляющего функции в сфере жилищных отношений,
от гражданина(ки)
(фамилия, имя, отчество (при наличии))
(индивидуальный идентификационный номер)
проживающего(ей) по адресу

Заявление

Прошу Вас поставить меня на учет для предоставления жилища из государственного жилищного фонда/ жилища, арендованного местным исполнительным органом в частном жилищном фонде в количестве _____ комнат в соответствии с пунктом 1 статьи 75 Закона Республики Казахстан «О жилищных отношениях», согласно составу семьи по категории _____

1. _____ (фамилия, имя, отчество (при его наличии)) члена семьи, степень родства) индивидуальный идентификационный номер: _____;

2. _____ (фамилия, имя, отчество (при его наличии)) члена семьи, степень родства) индивидуальный идентификационный номер: _____;

3. _____ (фамилия, имя, отчество (при его наличии)) члена семьи, степень родства) индивидуальный идентификационный номер: _____;

Не возразю против проверки наличия или отсутствия у меня и постоянно проживающих со мной членов семьи в постоянном пользовании в данном населенном пункте жилища из коммунального жилищного фонда. Согласно на использование сведений, составляющих охраняемую законом тайну, содержащихся в информационных системах « _____ » _____ 20 _____ года _____ (подпись)

Приложение: 1. _____ (дата, подпись)

Приложение 2
к Правилам постановки на учет граждан Республики Казахстан, нуждающихся в жилище из государственного жилищного фонда или жилище, арендованном местным исполнительным органом в частном жилищном фонде

Руководителю государственного учреждения/государственного предприятия
(фамилия, инициалы (при наличии))
от гражданина(ки)

(фамилия, имя, отчество (при наличии))
проживающего(ей) по адресу

Заявление

Прошу Вас поставить меня на учет для предоставления жилища из жилищного фонда государственного учреждения/государственного предприятия в количестве _____ комнат в соответствии с пунктом 1 статьи 75 Закона Республики Казахстан «О жилищных отношениях», согласно составу семьи по категории _____

Состав семьи: 1. _____ (фамилия, имя, отчество (при его наличии)) члена семьи, степень родства) индивидуальный идентификационный номер: _____;

2. _____ (фамилия, имя, отчество (при его наличии)) члена семьи, степень родства) индивидуальный идентификационный номер: _____;

3. _____ (фамилия, имя, отчество (при его наличии)) члена семьи, степень родства) индивидуальный идентификационный номер: _____;

Не возразю против проверки наличия или отсутствия у меня и постоянно проживающих со мной членов семьи в постоянном пользовании в данном населенном пункте жилища из коммунального жилищного фонда. Согласно на использование сведений, составляющих охраняемую законом тайну, содержащихся в информационных системах « _____ » _____ 20 _____ года _____ (подпись)

Приложение: 1. _____ (дата, подпись)

Постановление Правительства Республики Казахстан

Нур-Султан, Укмет Үйі от 28 января 2020 года № 11

О внесении изменений и дополнений в постановление Правительства Республики Казахстан от 31 декабря 2015 года № 1193 «О системе оплаты труда гражданских служащих, работников организаций, содержащихся за счет средств государственного бюджета, работников казенных предприятий»

Правительство Республики Казахстан **ПОСТАНОВЛЯЕТ:**

1. Внести в постановление Правительства Республики Казахстан от 31 декабря 2015 года № 1193 «О системе оплаты труда гражданских служащих, работников организаций, содержащихся за счет средств государственного бюджета, работников казенных предприятий» (САПР Республики Казахстан, 2015 г., № 87-88, ст. 631) следующие изменения и дополнения:
«2) ДО (тарифная ставка) работников организаций определяется путем умножения соответствующих коэффициентов, утвержденных для исчисления их ДО (тарифной ставки) в зависимости от отнесения занимаемых должностей к функциональным блокам и стажа работы по специальности, присвоенных квалификационных разрядов (для рабочих), на размер БДО, установленного подпунктом 1) части первой пункта 1) настоящего постановления.

ДО (тарифные ставки) для отдельных категорий педагогов определяются исходя из установленной ДО (тарифные ставки) специалистов в служащих государственных высших учебных заведений, которым согласно законодательству предоставлен особый статус, определяются с применением повышающего коэффициента к установленным размерам ДО.

ДО (тарифная ставка) педагогов организаций образования, за исключением организаций высшего и (или) послевузовского образования, определяются с применением поправочного коэффициента к установленным размерам ДО.

с 1 января 2020 года в размере 1,25;
с 1 января 2021 года в размере 1,5;
с 1 января 2022 года в размере 1,75;
с 1 января 2023 года в размере 2,0»;

подпункт 5) пункта 4) изложить в следующей редакции:

«5) условия оплаты труда педагогов организаций среднего образования с подушевым нормативным финансированием в зависимости от качества предоставляемых образовательных услуг и результатов их деятельности устанавливаются в порядке, определенном уполномоченным органом в области образования», а приложениями к указанным постановлениям являются:

в строке, порядковый номер 1, подпункт 2) изложить в следующей редакции:

«2) За заведения учебными кабинетами (лабораториями, мастерскими, учебно-консультативными пунктами) _____ В соответствии с Законом Республики Казахстан от 27 декабря 2019 года «О статусе педагога» _____

в школах, школах-интернатах, детских домах _____	20% от БДО _____
в организациях технического и профессионального, послесреднего образования _____	25% от БДО _____
при наличии комбинированных мастерских _____	30% от БДО _____

в строке, порядковый номер 2, подпункты 2), 3) и 4) изложить в следующей редакции:

« _____

2) За классное руководство (руководство группой) _____ В соответствии с Законом Республики Казахстан от 27 декабря 2019 года «О статусе педагога» _____

1–4 классов _____ 50% от БДО _____

5–11 (12) классов _____ 60% от БДО _____

организаций технического и профессионального, послесреднего образования _____ 50% от БДО _____

3) За проверку тетрадей и письменных работ _____ В соответствии с Законом Республики Казахстан от 27 декабря 2019 года «О статусе педагога» _____

Доплата устанавливается в случае, если проверка тетрадей и письменных работ предусмотрена типовыми учебными программами _____

Учителями 1–4 классов _____ 40% от БДО _____

Учителям казахского и других национальных языков в школах (классах) с русским языком обучения и русского языка в школах (классах) с национальными языками обучения, ведущим эти предметы в 1–4 классах _____ 50% от БДО _____

Учителями 5–11 (12) классов, преподавателям организаций технического и профессионального образования за проверку письменных работ по казахскому, русскому языкам, другим национальным языкам и литературе, механике, химии, физике, биологии, иностранному языку, стенографии, черчению, конструированию, технической механике _____ 50% от БДО _____

при проведении преподавателями-почасовиками индивидуальных занятий по специальным дисциплинам в ВУЗах искусства и культуры;

для оплаты труда медицинских работников, приглашенных на кафедры гражданской обороны для подготовки медицинских сестер, лиц, привлекаемых к преподавательской работе на факультетах общественных профессий;

при приеме аспирантских экзаменов;

при проведении занятий со слушателями курсов по интенсивному изучению иностранных языков, магистрантам;

за руководство полевой и педагогической практикой студентов преподавателями, привлекаемыми из других ВУЗов.

***** Ставки почасовой оплаты труда могут также применяться:

для оплаты труда профессорско-преподавательского состава ВУЗов и специалистов, привлекаемых учреждениями по оказанию платных услуг по экономическим и правовым вопросам;

для оплаты труда ведущих ученых и специалистов сторонних организаций, привлекаемых в качестве консультантов диссертационных исследований (50 часов в год на одного докторанта);

для оплаты труда за проведение занятий (лекций) со слушателями курсов по повышению квалификации руководящих работников и специалистов;

для оплаты труда за проведение занятий (лекций) с участниками международных олимпиад;

2. Настоящее постановление вводится в действие с 1 января 2020 года, за исключением пятнадцатого абзаца, строк 8 и 9 двадцатого абзаца пункта 1 настоящего постановления, которые вводятся в действие с 1 сентября 2020 года, и подлежат официальному опубликованию.

Премьер-Министр Республики Казахстан А. МАМИН

Постановление Правительства Республики Казахстан

Нур-Султан, Укiмет Үйi от 29 января 2020 года № 18

О внесении изменений в постановление Правительства Республики Казахстан от 30 декабря 2015 года № 1126

«Об утверждении Правил передачи имущества государственных служащих в доверительное управление»

Правительство Республики Казахстан **ПОСТАНОВЛЯЕТ:**

1. Внести в постановление Правительства Республики Казахстан от 30 декабря 2015 года № 1126 «Об утверждении Правил передачи имущества государственных служащих в доверительное управление» (САП Республики Казахстан, 2015 г., № 75-76, ст. 569) следующие изменения:

2. В правилах передачи имущества государственных служащих в доверительное управление, утвержденных указанным постановлением:

преамбулу изложить в следующей редакции:

«Настоящие Правила передачи имущества государственных служащих в доверительное управление (далее – Правила) разработаны в соответствии с Конституцией Республики Казахстан от 30 августа 1995 года, Гражданским кодексом Республики Казахстан (Особенная часть) от 1 июля 1999 года, Законом Республики Казахстан от 23 ноября 2015 года «О государственной службе Республики Казахстан» и иными нормативными правовыми актами Республики Казахстан и определяют порядок передачи имущества государственных служащих в доверительное управление.»;

пункт 5 изложить в следующей редакции:

«5. Государственный служащий в течение тридцати календарных дней со дня вступления в должность на время прохождения государственной службы передает в доверительное управление находящиеся в его собственности доли, акции (акции) в уставном капитале коммерческих организаций и иное имущество, использование которого влечет получение доходов, за исключением денег, законопринуждающих этому лицу, а также имущества, переданного на инвестиционный наем.»;

пункт 7 изложить в следующей редакции:

«7. В случае расторжения договора на доверительное управление имуществом одной из сторон, государственный служащий уведомляет об этом в течение тридцати календарных дней службу управления персоналом (кадровую службу) по месту работы, а имущество, подлежащее передаче в доверительное управление, в течение тридцати календарных дней после расторжения договора вновь передается в доверительное управление с представлением в службу управления персоналом (кадровую службу) по месту работы нотариально засвидетельствованной копии договора в порядке, установленном настоящими Правилами.»;

2. Настоящее постановление вводится в действие со дня его первого официального опубликования.

Премьер-Министр Республики Казахстан А. МАМИН

Постановление Правительства Республики Казахстан

Астана, Укiмет Үйi от 31 декабря 2019 года № 1055

Об утверждении Государственной программы инфраструктурного развития «Нұрлы жол» на 2020–2025 годы

Правительство Республики Казахстан **ПОСТАНОВЛЯЕТ:**

1. Утвердить прилагаемую Государственную программу инфраструктурного развития «Нұрлы жол» на 2020–2025 годы (далее – Программа);

2. Центральным и местным исполнительным органам, а также иным организациям:

1) принять меры по реализации Программы;

2) представлять администрации программы на ежемесячной основе к 10 числу месяца, следующего за отчетным, информацию по освоению выделенных средств в рамках Программы и на ежеквартальной основе к 15 числу месяца, следующего за отчетным, информацию по созданным рабочим местам, в том числе временными и постоянными;

3. Администрацию программы:

1) представлять в центральный уполномоченный орган по государственному планированию на ежемесячной основе к 15 числу месяца, следующего за отчетным, сводную информацию по освоению выделенных средств в рамках Программы и на ежеквартальной основе к 20 числу месяца, следующего за отчетным, информацию по созданным рабочим местам, в том числе временными и постоянными;

2) на ежеквартальной основе проводить брифинг с участием общественности в формате «Вопрос – ответ» в режиме «Онлайн»;

3) совместно с заинтересованными государственными органами один раз в полугодие осуществлять выезд на объекты, по которым имеется риск неисполнения, в случае наличия таковых;

4) производить отбор населения посредством социальных сетей о полученных положительных результатах от реализации Программы;

4. Контроль за исполнением настоящего постановления возложить на Канцелярию Премьер-Министра Республики Казахстан;

5. Настоящее постановление вводится в действие со дня его подписания и подлежит официальному опубликованию.

Премьер-Министр Республики Казахстан А. МАМИН

Утверждена постановлением Правительства Республики Казахстан от 31 декабря 2019 года № 1055

СОДЕРЖАНИЕ

1. Паспорт Программы	1
2. Введение	3
3. Анализ текущей ситуации	4
3.1. Общие показатели и факторный анализ	4
3.2. Автодорожная инфраструктура и автоперевозки	12
3.3. Железнодорожная инфраструктура и перевозки	23
3.4. Инфраструктура водного транспорта и перевозки морским и речным транспортом	42
3.5. Инфраструктура воздушного транспорта и авиоперевозки	31
3.6. Транзит и транспортно-логистическая инфраструктура	48
4. Цель, задачи, целевые индикаторы и показатели результатов реализации Программы	60
4.1. Задача 1. Инфраструктурное обеспечение территорий и транспортных связей между ними	60
4.2. Задача 2. Содействие привлечению «Большого транзита» и реализации экспортной политики посредством развития эффективной транзитной, экспортной и логистической инфраструктуры	64
4.3. Задача 3. Повышение технологической, научно-методической и ресурсной обеспеченности	65
4.4. Задача 4. Повышение экономической эффективности и конкурентоспособности субъектов транспортной инфраструктуры и перевозчиков	66
4.5. Задача 5. Повышение эксплуатационной и экологической безопасности транспортной инфраструктуры	68
5. Основные направления, пути достижения цели и соответствующие им меры	70
5.1. Реализация задачи 1. «Инфраструктурное обеспечение территорий и транспортных связей между ними»	70
5.2. Реализация задачи 2. «Содействие привлечению «Большого транзита» и реализации экспортной политики посредством развития эффективной транзитной, экспортной и логистической инфраструктуры»	75
5.3. Реализация задачи 3. «Повышение технологической, научно-методической и ресурсной обеспеченности инфраструктурного комплекса»	83
5.4. Реализация задачи 4. «Повышение экономической эффективности и конкурентоспособности субъектов транспортной инфраструктуры и перевозчиков»	92
5.5. Реализация задачи 5. «Повышение эксплуатационной и экологической безопасности транспортной инфраструктуры»	98
6. Необходимые ресурсы	103

№	Наименование Программы	Описание
1.	Основа для разработки	1) Государственная программа инфраструктурного развития «Нұрлы жол» на 2020–2025 гг.
2.	Основа для разработки	1) Стратегический план развития Республики Казахстан до 2025 года, утвержденный Указом Президента Республики Казахстан от 15 февраля 2018 года № 636; 2) Общественный план мероприятий по реализации Послания Главы государства народу Казахстана от 5 октября 2018 года «Рост благосостояния казахстанцев: повышение доходов и качества жизни», утвержденный Указом Президента Республики Казахстан от 11 октября 2018 года № 633; 3) Указ Президента Республики Казахстан от 19 июня 2019 года № 27 «О мерах по реализации предвыборной программы Президента Республики Казахстан «Благополучие для всех! Прямая ответственность. Справедливость. Прогресс и предложения, полученных в ходе общенациональной акции «Бірге»»
3.	Государственный орган, ответственный за разработку Программы	Министерство индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан
4.	Государственные органы, ответственные за реализацию Программы	Центральные и местные государственные органы Республики Казахстан
5.	Цель Программы	Содействие экономическому росту и повышению уровня жизни населения страны посредством создания эффективной и конкурентоспособной транспортной инфраструктуры, развития транзита и транспортных услуг, совершенствования технологической и институциональной среды
6.	Задачи	1. Инфраструктурное обеспечение территорий и транспортных связей между ними; 2. Содействие привлечению «Большого транзита» и реализации экспортной политики посредством развития эффективной транзитной, экспортной и логистической инфраструктуры; 3. Повышение технологической, научно-методической и ресурсной обеспеченности инфраструктурного комплекса; 4. Повышение экономической эффективности и конкурентоспособности субъектов транспортной инфраструктуры и перевозчиков; 5. Повышение эксплуатационной и экологической безопасности транспортной инфраструктуры
7.	Сроки реализации	Реализация Программы планируется в течение шести лет с 2020 по 2025 год
8.	Целевые индикаторы	В результате реализации Программы планируется достижение следующих целевых индикаторов: 1) в 2025 году обеспечение роста ВДС «Транспорт и складирование» на 21,9% к 2019 году; 2) в 2025 году обеспечение роста производительности труда «Транспорт и складирование» на 39,9% к уровню 2016 года; 3) в 2025 году обеспечение роста инвестиций в основной капитал в сфере «Транспорт и складирование» на 308% к уровню 2016 года; 4) в течение 2020–2025 гг. в транспортной отрасли будет создано 550,7 тыс. рабочих мест, в том числе 48,5 тыс. постоянных и 502,2 тыс. временных; 5) в 2025 году доля автомобильных дорог республиканского значения в корпоративном управлении в составе общей протяженности автомобильных дорог областного значения – до 95%; 6) место Казахстана в глобальном рейтинге конкурентоспособности ВФФ по показателю «Инфраструктура» улучшится на 18 позиций; 7) место Казахстана в рейтинге Всемирного банка по показателю «Эффективность логистики» (LPI) улучшится на 21 позицию

Источники и объемы финансирования	Источники финансирования	Сумма (млн тенге)	Доля, %
9. Источники и объемы финансирования	Республиканский бюджет	3 794 631	68,3%
	в т.ч. Международные финансовые организации	522 627	13,7%
	Местные бюджеты	715 288	12,9%
	ЧП и частные инвестиции	719 962	12,9%
	Собственные средства национальных и государственных компаний	329 558	5,9%
Итого по Программе:	5 559 439	100,0%	

2. Введение

Успехи транспортной отрасли необходимы практически на каждом этапе производства и потребления продукции, начиная с добычи и переработки сырья и ресурсов и заканчивая доставкой готовой продукции ее конечному потребителю, в том числе на внешние рынки.

Транспорт вносит огромный вклад в формирование ценовых добавленной стоимости и производственных издержек и, таким образом, оказывает существенное влияние на конкурентоспособность продукции и экономики государства в целом. При этом функционирование транспортной отрасли невозможно без обеспечения населения и бизнеса эффективной и достаточной транспортной инфраструктурой общего пользования, что является прямой обязанностью и функцией государства.

Государственная программа инфраструктурного развития «Нұрлы жол» на 2020–2025 гг. (далее – «Программа») является комплексным межотраслевым программным документом, разработанным Министерством индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан (далее – «МИИР») во исполнение пункта 6 Общественного плана мероприятий по реализации Послания Главы государства народу Казахстана от 5 октября 2018 года «Рост благосостояния казахстанцев: повышение доходов и качества жизни», утвержденного Указом Президента Республики Казахстан от 11 октября 2018 года № 633.

Разработка Программы выполнена в увязке с целями и приоритетами Стратегического плана развития Казахстана до 2025 года и направлена на содействие дальнейшему экономическому росту и повышению уровня жизни населения Республики Казахстан посредством развития эффективной и конкурентоспособной транспортной инфраструктуры, транзита и транспортных услуг, а также совершенствования технологической и институциональной среды функционирования транспортно-коммуникационного комплекса.

Программа будет способствовать реализации стратегического курса развития государства в целом через решение актуальных задач, стоящих перед отраслью транспортно-инфраструктурного комплекса. Также Программа призвана придать устойчивости достигнутым положительным результатам реализации государственной программы инфраструктурного развития на 2015–2019 гг.¹ и обеспечить завершение переходящих инфраструктурных проектов транспортной отрасли, инициированных в рамках ее реализации.

¹ Утверждена Указом Президента Республики Казахстан от 6 апреля 2015 года № 1030, утратила силу Указом Президента Республики Казахстан от 19 апреля 2019 года № 29.

3. Анализ текущей ситуации

3.1. Общие показатели и факторный анализ

Транспортная отрасль является одним из важнейших секторов экономики Казахстана, доля которого в структуре ВВП в 2017 году составила 7,4%, при этом валовая добавленная стоимость услуг транспорта в годовом выражении практически достигла 4 трлн тенге.

За последние 10 лет объем перевезенных грузов всеми видами транспорта вырос в 1,9 раза с 2,1 млрд т в 2007 году до 4,1 млрд т в 2018 году. Грузооборот за аналогичный период вырос 1,7 раза с 350 453,6 млн тм до 609 533,2 млн тм, в среднем увеличиваясь на 5,3% ежегодно.

Рост перевозки пассажиров составил 1,9 раза с 11 807 млн человек в 2009 году до 23 013 млн человек в 2018 году. Пассажирооборот за данный период вырос с 2,2 раза с 130 834 млн пкм до 281 484,1 млн пкм. Наблюдаемая тенденция стабильного роста в первую очередь обусловлена ростом пассажирского транспорта.

Важнейшим фактором развития транспортной отрасли является ее конкурентоспособность и бизнес-средствительствует о важнейшей социально-экономической роли транспортной отрасли в развитии Республики Казахстан.

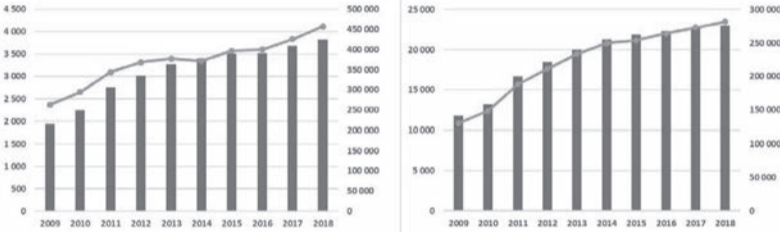


рис. 3.1. Динамика объема услуг транспорта в 2009–2018 гг.

В свою очередь, развитие конкурентоспособной транспортной отрасли определяется совокупностью множества внешних и внутренних факторов, как правило, задаваемых крупными транснациональными игроками и более развитыми экономиками.

Для выявления политических (P), экономических (E), социальных (S), технологических (T), экологических (E) и правовых (L) аспектов внешней среды, влияющих на функционирование и развитие транспортной отрасли Казахстана, в данной Программе использован PESTEL-анализ, результаты которого были приняты во внимание при определении направлений развития транспортной отрасли в целом и транспортной инфраструктуры в частности.

Рассмотренные группы факторов и оценка их влияния резюмированы в таблице 1 ниже.

Таблица 1. PESTEL-анализ транспортной отрасли Казахстана

Группы факторов	Влияние
1. Региональная интеграция и присоединение к новым межправительственным соглашениям	• Дальнейшая региональная интеграция будет способствовать росту грузоотока, требую наращивания пропускной способности и сервисного уровня транспортной системы Казахстана.
2. Международные торговые войны	• Резкие колебания цен на энергоносители обуславливают высокую волатильность национальной валюты и существенные перепады в объемах спроса на услуги транспортной системы Казахстана, что приводит к нестабильности бизнес-среды и финансового положения многих крупных игроков транспортного рынка.
3. Рост торговли между Азией и Европой	• Для транспортной системы Казахстана, являющейся важным звеном в региональном транспортном коридоре Азия-Европа, данный фактор представляет собой и вызов, и возможность для дальнейшего наращивания транзитных грузотоков одновременно.
4. Дальнейший рост электронной коммерции	• Благодаря повышенной доступности Интернета и электронных гаджетов, значительная доля коммерческих сделок в сфере транспорта и логистики будет заключаться и исполняться в электронном формате.
5. Развитие мегакорпораций и транснациональных транспортно-логистических компаний	• Растущая конкуренция на рынке транспортно-логистических услуг диктует новые требования к экономической эффективности и ценовой конкурентоспособности игроков, что, в свою очередь, будет способствовать дальнейшему развитию «экономики масштаба» путем слияния и поглощения более мелких игроков более крупными.
6. Смещение рынка в сторону совместного использования материально-технической базы	• В целях повышения эффективности бизнеса и снижения участия в непрофильных направлениях деятельности транспортно-логистические компании будут расширять сотрудничество в сфере совместного использования складских площадей, терминалов, а также подвижного состава на основе механизмов аренды и операционного лизинга.
7. Усложнение политической обстановки	• Стремительное внедрение «зеленых технологий» и снижение потребления нефтепродуктов внесет существенные изменения в объем и структуру спроса и предложения на энергоносители и создаваемые из них ресурсы и материалы, что приведет к росту нересурсоэкономичи колебаний цен и валютных курсов.
8. Изменения в поведении и ожиданиях потребителей	• Развитие ожиданий потребителей в отношении надежности и скорости доставки грузов и поездок создают новые вызовы как для транспортно-логистических компаний, так и для собственников транспортной инфраструктуры. Несоответствие этим ожиданиям в национальном масштабе влечет рост транспортных издержек для экономики и социальной напряженности среди населения. В международном аспекте такое несоответствие неизбежно приведет к оттоку транзитных грузотоков и снижению региональной конкурентоспособности транспортной системы страны.
9. Рост населения с особыми потребностями	• С ростом продолжительности жизни увеличивается доля населения старшего возраста, в том числе количество лиц с ограниченными физическими возможностями (данная категория граждан включает в себя людей различных возрастов), которые нуждаются в специализированном транспортном обслуживании. Это потребует расширения сферы применения специализированных транспортных решений и инфраструктуры.
10. Дефицит квалифицированных кадров	• Острый дефицит специализированных кадров в наукоемких и высокотехнологичных сферах транспортной отрасли наряду с отсутствием как таковых образовательных программ по ряду новых компетенций является блокирующим фактором для внедрения цифровых инноваций и повышения производительности труда.
11. Транспортный терроризм	• Региональная террористическая активность с наблюдаемой тенденцией приближения к границам Центрально-Азиатского конгломерата обуславливает необходимость постоянного совершенствования системы обеспечения безопасности транспортно-логистической деятельности, которая является весьма уязвимой сферой для потенциальных террористических атак. Также имеется необходимость развития локальной инфраструктуры, обеспечивающей оперативное и опережающее реагирование при решении задач антитеррора.
12. Развитие технологической базы для широкого внедрения передовых достижений науки и техники	• Повсеместное распространение современной технологической базы (облачные сервисы, стриминг и внедрения ультра инновационных решений для обеспечения деятельности транспортно-логистического комплекса. На передний план выйдут такие инновации, как использование искусственного интеллекта для оптимизации цепей поставок, использование анализа «больших данных» для принятия управленческих решений, создание экосистемы процессно-оптимизированных технологий на основе «Интернета вещей», становление электронного логистики в рамках «зеленой логистики».
13. Рост спроса на логистическую инфраструктуру	• В рамках инициативы «Один пояс – один путь» прогнозируется дальнейший рост спроса на развитие логистической инфраструктуры вдоль международного торгового маршрута «Китай – Европа», проходящего по территории Центрально-Азиатской республики, в том числе Казахстана. Ускорится процесс развития существующих и строительства новых региональных транспортно-логистических хабов со стороны конкурирующих игроков.
14. Переход на зеленые технологии	• Глобальная тенденция перехода на зеленые технологии с жесточайшим и повсеместным внедрением ограничений на выброс парниковых газов будет нарастать, обуславливая неизбежный переход транспортно-логистического комплекса на использование более экологичных и дружественных к окружающей среде технологий (зеленая логистика). При этом существующие технологии будут постепенно запрещаться и вынуждены замещаться новыми.
15. Глобальное изменение климата	• Глобальное изменение климата приводит к изменениям исторически сложившегося погодного фона в различных регионах Земли, в том числе в Казахстане. Данная тенденция будет усиливаться, что приведет к изменению привычных эксплуатационных условий для различных отраслей транспорта и может вызвать перебои в устоявшихся форматах и цепочках поставок по погодным условиям.
16. Истощение запасов природных ресурсов	• Влияние данного фактора выразится в сокращении доступности привычных природных ресурсов, использование которых обеспечивает транспортные средства, компоненты, оборудования, строительных материалов, топлива и т. д., что неизбежно приведет к росту рыночных цен на такие ресурсы и обусловит необходимость повсеместного перехода к утилизации и переработке материалов для целей вторичного использования (рециркуляция).
17. Ограничивающее влияние законодательства	• Внедрение новых информационно-телекоммуникационных технологий, основанных на доступе к персональным данным (например, отслеживание и прогнозирование грузотоков на основе данных операторов мобильной связи), может столкнуться с ограничениями, накладываемыми законодательством об охране персональных данных. Необходима оценка благ и угроз в каждом конкретном случае с выработкой корректирующих мер на национальном уровне, без ущемления гарантированных прав и свобод граждан Казахстана.

В результате выполненного PESTEL-анализа можно сделать следующие выводы (нумерация выводов соответствует нумерации рассмотренных в таблице 1 выше факторов):

1) Присоединение Казахстана к межправительственным соглашениям о свободной торговле потребует современной адаптации и гармонизации внутреннего законодательства, а также приведения технологического уровня инфраструктуры в соответствие с требованиями таких соглашений;

2) Снижение зависимости казахстанской транспортной отрасли от глобальных и региональных торговых путей потребует реальной диверсификации сервисных направлений деятельности и значительных усилий по повышению устойчивости и конкурентоспособности как отдельных операторов, так и отрасли в целом.

3) Для того, чтобы доля транзитного грузотока через Казахстан в общем объеме транзита по направлению «Европа-Азия» росла, как минимум, пропорционально росту объемов торговли, а как оптимальный сценарий – опережала его, необходимо создавать технически достаточную, технологически оснащенную и сервисно-конкурентоспособную транспортную инфраструктуру в режиме опережающего развития, наряду с постоянным совершенствованием процедур и установлением эффективных барьеров для торговли и транзита;

4) Стремительное развитие электронной коммерции потребует от транспортной отрасли Казахстана опережающего развития технологий для обеспечения технической возможности электронных транзакций и удовлетворения ожиданиям даже наиболее активных и технологически продвинутых потребителей данной услуги;

5) Поддержка казахстанских компаний в условиях конкурентного давления со стороны мировых мегакорпораций и транснациональных транспортно-логистических компаний потребует государственной поддержки в виде институциональных реформ, создания благоприятных условий для функционирования и развития, четких законодательных и процедурных барьеров, в том числе регуляторных ограничений, выделения средств субсидий, дотаций и т. п., наряду с лоббированием интересов национальных операторов в рамках трансграничных и трансконтинентальных интеграционных процессов;

6) Смещение рынка в сторону совместного использования материально-технической базы его участников является дополнительным фактором конкурентного давления на казахстанских операторов. Спрос на данный сегмент услуг приведет к возникновению новых эффективных схем, для полноценного участия в которых отечественным компаниям потребуется спонсорская поддержка;

7) Являясь нефтяной экономикой, Казахстан должен создавать условия, защищающие транспортный комплекс от негативного влияния существенных колебаний цен на энергоносители, путем стимулирования диверсификации услуг и активного участия в реализации трендовых проектов в тех сферах, которые возникнут в стране вследствие отхода от традиционных видов топлива и материалов;

8) Ожидается повышение потребности транспортно-логистических услуг, включая поставщиков автомобильных дорог, железнодорожных грузоуправителей, транзитных операторов и транспортно-логистических компаний, должны стать для Казахстана главным стратегическим драйвером развития транспортной инфраструктуры и услуг;

9) Проявляя равную заботу о своих гражданах, Казахстан как государство должен законодательно обеспечить инклюзивность транспортного обслуживания с учетом физических возможностей и специфических потребностей различных социальных групп (престарелые граждане, лица с ограниченными физическими возможностями и т. д.);

10) Проблема дефицита квалифицированных кадров в транспортной отрасли усугубится с начала 2000-х годов, однако до настоящего времени ей так и не было найдено эффективного решения, тогда как структура спроса на трудовые ресурсы меняется ежегодно. Казахстану необходима стратегия опережающего развития образовательной системы, учитывающая текущие и перспективные тенденции технологического преобразования транспортной отрасли и обеспечивающая потребности государства и бизнеса в квалифицированных кадрах, в т. ч. совершенные новые специалисты и отрасли науки и техники;

11) Для предотвращения возможных террористических актов на транспорте Казахстану необходимо активно развивать технологии обеспечения транспортной безопасности с применением современных достижений науки и техники, изучать и внедрять международный опыт, сотрудничать со специализированными службами стран-партнеров;

12) Для сокращения технологического отставания Казахстана в транспортной отрасли необходимо более активно развивать базу знаний и совершенствовать институциональную среду для внедрения ультра современных и высокотехнологичных технологий с минимальной задержкой во времени с момента их внедрения в более развитых странах;

13) Для полноценного участия в конкурентной борьбе за привлечение транзитных грузотоков транспортно-логистический комплекс Казахстана должен развиваться на опережение, включая создание логистической инфраструктуры достаточной мощности (пропускной способности) и предоставление высококачественных сервисных услуг;

14) Для сведения к минимуму ущерба от ограничения эксплуатации подвижного состава и технологий, не соответствующих мировым экологическим трендам, Казахстан должен проводить своевременную гармонизацию национального законодательства и технических регламентов с тем, чтобы обеспечить планомерное соответствие национальных операторов новым требованиям в области сокращения выбросов и охраны окружающей среды. Важной задачей также является внедрение «зеленых технологий» на стадии реализации проектов по строительству транспортной инфраструктуры;

15) Повышение устойчивости и надежности услуг и поставок необходимо в динамично изменяющихся условиях. Одним из условий является своевременное информирование операторов транспортных средств об изменяющихся и опасных погодных условиях посредством развертывания в Казахстане соответствующих элементов интеллектуальной транспортной системы наряду с повышением эффективности ограничительных и профилактических мер поможет предотвратить рост инцидентов в связи с погодными условиями;

16) Жесткое тарифное регулирование деятельности транспортных компаний в отдельных случаях создает непроходимые препятствия для развития их бизнеса и ограничивает инвестиционные возможности. Для повышения эффективности операторов и предоставления им возможностей для своевременной технологической модернизации необходим пересмотр существующих в Казахстане механизмов с внедрением новых моделей рыночных отношений, по крайней мере, в отдельных сегментах транспортной отрасли. Кроме того, опережающие темпы развития рыночных взаимоотношений диктуют необходимость своевременного реагирования со стороны государства путем формирования соответствующих институциональных условий во избежание переколов в отраслевом развитии;

17) Жесткое тарифное регулирование деятельности транспортных компаний в отдельных случаях создает непроходимые препятствия для развития их бизнеса и ограничивает инвестиционные возможности. Для повышения эффективности операторов и предоставления им возможностей для своевременной технологической модернизации необходим пересмотр существующих в Казахстане механизмов с внедрением новых моделей рыночных отношений, по крайней мере, в отдельных сегментах транспортной отрасли. Кроме того, опережающие темпы развития рыночных взаимоотношений диктуют необходимость своевременного реагирования со стороны государства путем формирования соответствующих институциональных условий во избежание переколов в отраслевом развитии;

18) Жесткое тарифное регулирование деятельности транспортных компаний в отдельных случаях создает непроходимые препятствия для развития их бизнеса и ограничивает инвестиционные возможности. Для повышения эффективности операторов и предоставления им возможностей для своевременной технологической модернизации необходим пересмотр существующих в Казахстане механизмов с внедрением новых моделей рыночных отношений, по крайней мере, в отдельных сегментах транспортной отрасли. Кроме того, опережающие темпы развития рыночных взаимоотношений диктуют необходимость своевременного реагирования со стороны государства путем формирования соответствующих институциональных условий во избежание переколов в отраслевом развитии;

19) Жесткое тарифное регулирование деятельности транспортных компаний в отдельных случаях создает непроходимые препятствия для развития их бизнеса и ограничивает инвестиционные возможности. Для повышения эффективности операторов и предоставления им возможностей для своевременной технологической модернизации необходим пересмотр существующих в Казахстане механизмов с внедрением новых моделей рыночных отношений, по крайней мере, в отдельных сегментах транспортной отрасли. Кроме того, опережающие темпы развития рыночных взаимоотношений диктуют необходимость своевременного реагирования со стороны государства путем формирования соответствующих институциональных условий во избежание переколов в отраслевом развитии;

20) Жесткое тарифное регулирование деятельности транспортных компаний в отдельных случаях создает непроходимые препятствия для развития их бизнеса и ограничивает инвестиционные возможности. Для повышения эффективности операторов и предоставления им возможностей для своевременной технологической модернизации необходим пересмотр существующих в Казахстане механизмов с внедрением новых моделей рыночных отношений, по крайней мере, в отдельных сегментах транспортной отрасли. Кроме того, опережающие темпы развития рыночных взаимоотношений диктуют необходимость своевременного реагирования со стороны государства путем формирования соответствующих институциональных условий во избежание переколов в отраслевом развитии;

21) Жесткое тарифное регулирование деятельности транспортных компаний в отдельных случаях создает непроходимые препятствия для развития их бизнеса и ограничивает инвестиционные возможности. Для повышения эффективности операторов и предоставления им возможностей для своевременной технологической модернизации необходим пересмотр существующих в Казахстане механизмов с внедрением новых моделей рыночных отношений, по крайней мере, в отдельных сегментах транспортной отрасли. Кроме того, опережающие темпы развития рыночных взаимоотношений диктуют необходимость своевременного реагирования со стороны государства путем формирования соответствующих институциональных условий во избежание переколов в отраслевом развитии;

22) Жесткое тарифное регулирование деятельности транспортных компаний в отдельных случаях создает непроходимые препятствия для развития их бизнеса и ограничивает инвестиционные возможности. Для повышения эффективности операторов и предоставления им возможностей для своевременной технологической модернизации необходим пересмотр существующих в Казахстане механизмов с внедрением новых моделей рыночных отношений, по крайней мере, в отдельных сегментах транспортной отрасли. Кроме того, опережающие темпы развития рыночных взаимоотношений диктуют необходимость своевременного реагирования со стороны государства путем формирования соответствующих институциональных условий во избежание переколов в отраслевом развитии;

23) Жесткое тарифное регулирование деятельности транспортных компаний в отдельных случаях создает непроходимые препятствия для развития их бизнеса и ограничивает инвестиционные возможности. Для повышения эффективности операторов и предоставления им возможностей для своевременной технологической модернизации необходим пересмотр существующих в Казахстане механизмов с внедрением новых моделей рыночных отношений, по крайней мере, в отдельных сегментах транспортной отрасли. Кроме того, опережающие темпы развития рыночных взаимоотношений диктуют необходимость своевременного реагирования со стороны государства путем формирования соответствующих институциональных условий во избежание переколов в отраслевом развитии;

24) Жесткое тарифное регулирование деятельности транспортных компаний в отдельных случаях создает непроходимые препятствия для развития их бизнеса и ограничивает инвестиционные возможности. Для повышения эффективности операторов и предоставления им возможностей для своевременной технологической модернизации необходим пересмотр существующих в Казахстане механизмов с внедрением новых моделей рыночных отношений, по крайней мере, в отдельных сегментах транспортной отрасли. Кроме того, опережающие темпы развития рыночных взаимоотношений диктуют необходимость своевременного реагирования со стороны государства путем формирования соответствующих институциональных условий во избежание переколов в отраслевом развитии;

25) Жесткое тарифное регулирование деятельности транспортных компаний в отдельных случаях создает непроходимые препятствия для развития их бизнеса и ограничивает инвестиционные возможности. Для повышения эффективности операторов и предоставления им возможностей для своевременной технологической модернизации необходим пересмотр существующих в Казахстане механизмов с внедрением новых моделей рыночных отношений, по крайней мере, в отдельных сегментах транспортной отрасли. Кроме того, опережающие темпы развития рыночных взаимоотношений диктуют необходимость своевременного реагирования со стороны государства путем формирования соответствующих институциональных условий во избежание переколов в отраслевом развитии;

26)

При этом интенсивность использования автомобильных дорог общего пользования при перевозках пассажиров по сравнению с 2007 годом также выросла в 2,3 раза и на конец 2018 года составила 26 млн пкм/км.

Автотранспорт играет важную коммуникационную роль в обеспечении мобильности населения, в том числе социально уязвимых слоев, перевоз пассажиров, имеющих право на льготный проезд, в городском и пригородном сообщении. Регулярными автобусными перевозками охвачены 4938 (75%) из 6623 населенных пунктов с населением свыше 100 человек. Вместе с тем из 17 регионов республики регулярные перевозки пассажиров частично субсидируются лишь в семи (Алматы, Аламтинская, Алмолинская, ВКО, Павлодарская, СКО, Кызылординская области).

Перевозки пассажиров осуществляется 609 перевозчиками на 3041 регулярном автобусном маршруте, из которых 254 – межобластные маршруты обслуживаются 83 перевозчиками, 137 – международные маршруты, на них работают 69 перевозчиков и 2650 автоблнластных/городских маршрутов, перевозки на которых выполняются 47 перевозчиками.

Боле 17 тыс. зарегистрированных автобусов имеют физический износ свыше 60%, тогда как ежегодное обновление автопарка не превышает 5% при необходимых 20%.

Мероприятия по охвату сельских населенных пунктов круглогодичными автобусным сообщением и обеспечению инфраструктурой для обслуживания пассажиров, предусмотренных ГППР на 2015–2019 гг., реализованы не в полном объеме. Основные причины неисполнения – низкая рентабельность регулярных автобусных маршрутов, недостаточное их субсидирование, а также не нашедшие практической реализации механизмы вовлечения МСБ в строительство и реконструкцию стационарных объектов обслуживания пассажиров. В целом по сектору пассажирских автопервоз по-прежнему наблюдается значительное превышение расходов перевозчиков над доходами с возникновением убытков, не покрываемых в полной мере вследствие недостаточно эффективного механизма субсидирования на уровне местных исполнительных органов. Это обуславливает существенный износ автобусного парка наряду с высоким уровнем аварийности. При этом значительный объем пассажирских перевозок осуществляется нелегальными перевозчиками.

При планировании пассажирских автопервозок практически не используется маркетинговый подход. Исследования общественног мнения и потребностей населения в отношении качества и доступности услуг общественного автозвона не проводятся.

Применение автоматизированных систем планирования и электронных коммуникаций могло бы существенно повысить эффективность регулярных пассажирских перевозок и сделать их более прозрачными, а также наладить интерактивное взаимодействие местных исполнительных органов с перевозчиками и потребителями услуг.

Инфраструктура общественных пассажирских перевозок требует значительных ресурсов для приведения в надлежащее состояние по своим техническим и сервисным параметрам. Из функционирующих в стране 38 автовокзалов, 9 автовокзалов не соответствует национальному стандарту, из 114 автостанций не соответствует национальному стандарту – 38.

Значительная часть объектов инфраструктуры по обслуживанию пассажиров имеет высокий уровень износа. Во многих населенных пунктах пункты обслуживания пассажиров отсутствуют, делая невозможной организацию круглогодичного регулярного автобусного сообщения. Вместе с тем в ряде городов имеется избыточное количество таких пунктов, часть из которых располагается вблизи торгово-пошадей и рынков.

Между Казахстаном и иностранными государствами ежегодно на паритетных началах перевозится около 2 миллионов пассажиров. Регулярными автотранспортными перевозками охвачены в т.ч. более 80 маршрутов – с Россией. Вместе с тем износ пассажирских автобусов для международных перевозок и недостаточно развитый автопарк казахстанских международных перевозчиков препятствуют повышению качества и дальнейшему развитию данной сферы услуг.

Объем перевозок грузов автомобильным транспортом с 2007 по 2018 г. также увеличился более чем в 2 раза и составил 3 421 398,5 тыс. тонн или 83,4% от общего объема перевозок грузов всеми видами транспорта. Грузооборот вырос с 61 459,9 млн тм до 185 197,3 млн тм и составил 30,4% от общего грузооборота. Основную нагрузку на автомобильном транспорте по-прежнему составляют после грузов в контейнерах, немногим более чем на 2%, ввиду почти трехкратного увеличения грузооборота, интенсивность их использования при перевозках грузов также выросла в 2,7 раза и на конец 2018 года составила 1,8 млн тм/км.

Из общего объема грузов, перевезенных в 2018 году автомобильным транспортом, 45,7% приходится на перевозки каменного угля, 14,7% – строительные материалы, 3,7% – перевозка цвета цветных металлов и порядка 25% составляют перевозки сырья нефти и нефтепродуктов. Доля контейнерных автопервозок составляет 0,3% от общего объема.

Автомобильный транспорт играет важную роль в обеспечении внешнеторговой деятельности Казахстана. Перевозки грузов автомобильным транспортом осуществляются в более чем 40 странах. На долю казахстанских перевозчиков приходится свыше 46% от общего объема международных автомобильных перевозок грузов. Оценочная емкость казахстанского рынка услуг международных автомобильных перевозок составляет свыше 200 млн долл. США.

На рынке международных автотранспортных услуг задействовано 3,5 тыс. перевозчиков с парком автотранспортных средств свыше 17 тыс. единиц. Из них около 500 перевозчиков выполняют международные перевозки грузов с автопарком в среднем 7,0 тыс. единиц. Недостаточная конкуренция и чрезмерные требования, снижают долю национальных перевозчиков в экспортно-импортных операциях. Для повышения конкурентоспособности национальных перевозчиков в апреле 2019 года принята законодательная норма, предусматривающая уменьшение ставки сбора за госрегистрацию транспортных средств.

В транзитном сообщении перевозки грузов и пассажиров осуществляется преимущественно между республиками Средней Азии, Россией, Китаем и странами Закавказья. Недостаточно развитая сервисная инфраструктура, низкая техническая категория, наличие участков в плохом техническом состоянии, недостаточная надежность парковок, дорожные платёжные системы, высокие тарифы на услуги погрузки, пропуски и переходов, слабая интернациональная связьность снижают привлекательность автотранспортных транзитных коридоров Казахстана для международных перевозчиков.

Несоответствующие эксплуатационные параметры инфраструктуры наряду с износом транспортных средств обуславливают рост затрат на их ремонт и техническое обслуживание, увеличивая себестоимость перевозок, оказывая негативное влияние на окружающую среду, снижают качество оказываемых транспортно-логистических услуг, приводят к росту количества дорожно-транспортных происшествий.

Число жертв аварий в автомобильном транспорте за 2018 год составило 243 человека, в том числе 2 тыс. человек. Социальный риск (число погибших в ДТП на 100 тыс. населения) за указанный период вырос с составил 28 человек, что в несколько раз выше аналогичного показателя в экономических развитых странах с кратно более высоким уровнем автомобилизации.

В течение III кв. 2019 г. в Казахстане зафиксировано 613 дорожно-транспортных происшествий на автомобильных дорогах общего пользования, в которых пострададо 1147 и погибло 690 человек.

Количество ежегодно совершаемых дорожно-транспортных происшествий увеличилось на треть (с 11,9 до 15,6 на 100 км/ч в год) по сравнению с 2018 годом. При этом погибло 25 человек. Необходимо своевременно, высоко и экономически потерп. По оценкам экспертов, в среднем ущерб от ДТП эквивалентен 200 млрд тенге в год, что составляет до 2% ВВП.

3.2.2. SWOT-анализ

Сильные стороны

Надлежащее законодательное обеспечение деятельности автотранспортной и автодорожной отраслей. В достаточной степени охвачены нормативным правовым регулированием (законодательными и подзаконными актами) процессы планирования, организации, функционирования, обслуживания, технического обслуживания, управления автомобильным парком. Принят Стратегический план развития Республики Казахстан до 2025 года, одной из задач в котором определено «Развитие транспортно-логистической и торговой инфраструктуры».

Достаточно сформированная и разветвленная сеть автомобильных дорог общего пользования. С учетом планируемых до 2025 года проектов строительства сеть автодорог является достаточной. Проходящие через Казахстан международные коридоры связывают западные регионы Китая со странами ЕАЭС и Еврозоной, а также в Узбекистан, Таджикистан, Туркменистан, Ираном и Афганистаном.

Наличие институциональной, законодательной и технологической основы для дальнейшего развития платных дорог. Механизм государственной поддержки автодорог в целях реализации в планировании и финансировании наиболее приоритетных проектов дорожной инфраструктуры сформировалось. Понимание необходимости платить за услуги автодорожной инфраструктуры. Создана достаточно эффективная институциональная, законодательная и технологическая основа для дальнейшего развертывания данной модели.

Накопление налоговых отчислений на уровне бюджета сельских округов. Реформы в системе налогообложения позволяют аккумулировать налоговые отчисления предприятий и жителей СНП пунктов на уровне бюджета акиматов сельских округов, в которых они зарегистрированы. Таким образом, администрация СНП получает возможность направлять средства для финансирования своей деятельности, в том числе обеспечения содержания участно-дорожной сети.

Наличие собственных производств строительных материалов для производства строительных работ на автодорожных проектах. Сформирован ресурс производственных мощностей для обеспечения автодорожной отрасли строительными материалами необходимого качества и в достаточных объемах для производства работ по строительству, ремонту и содержанию автомобильных дорог.

Сокращение административных барьеров для осуществления международных автомобильных перевозок. Наличие механизмов государственной поддержки автодорожной инфраструктуры, техническое обслуживание и прохождение таможенного досмотра грузов, транспортнымез из Китая через Казахстан. Указание грузов после прохождения таможенного оформления в Казахстане перемещаються по территории ЕАЭС без помещения под процедуру внутреннего таможенного транзита.

Устойчивый рост объема перевозок автомобильным транспортом свидетельствует о формировании позитивных трендов в развитии автотранспортной и автодорожной отраслей, а также восстановления автомобильных коридоров Казахстана для организации и осуществления через них транзитных перевозок грузов. Обеспечение механизмов государственной поддержки автодорожных проектов. В сфере строительства автобусов казахстанского производства заинтересованым перевозчиком, МИИР совместно с АО «Национальный управляющий холдинг «Байтерек» разработан механизм льготного лизингового финансирования через АО «БРК-Лизинг».

Наличие опыта по работе с международными финансовыми институтами. При поддержке МФИ был реализован крупный проект – международный коридор «Западная Европа – Западный Китай», а также реализуется крупный проект «Центр – Юг», «Центр – Запад» и другие проекты, которые наряду с долгосрочными инвестициями позволяют улучшить условия развития экономики и повысить уровень жизни населения, привлечь лучшие международные технологии, решить проблемы, были заложены предпосылки реформирования системы управления автомобильными дорогами.

Слабые стороны

Низкая экономическая эффективность затрат по ремонту и содержанию сети автомобильных дорог. Значительная протяженность дорог областного и районного значения требует больших затрат на их ремонт и содержание, существующая часть которых экономически не оправдана, но при этом имеет большую социальную значимость.

Низкий уровень эксплуатационного уровня дорог областного и районного значения. Значительная часть сельских дорог не имеет твердого покрытия, создавая для населения региона физические барьеры доступа к социальным благам и услугам. Отсутствие прямой транспортной связности по принципу «Дорога к дому» вызывает у населения чувство оторванности от цивилизации.

Недостаточно развитая подрайная база для строительства и содержания автомобильных дорог. Основные производственные мощности в сфере автодорожного строительства сформированы в основном в крупных городах и областных центрах, что недостаточно для качественного выполнения планируемого объема работ на всей территории страны. Дорожно-строительная техника в значительной степени изношена и технологически отстала.

Низкая эффективность системы контроля качества дорожных работ, несоблюдение технологии производства работ и 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.

Низкая эффективность системы контроля проезда тяжеловесных автотранспортных средств, расступающая отгрузочный элемент безопасности в условиях эксплуатации. Предпринятые меры направлены на предотвращение интенсивного разрушения дорожной одежды. Имплецируемые автоматизированные средства измерения контроля весовых параметров недостаточно для осуществления эффективного контроля. Средства, поступающие в бюджет в виде взаимемых штрафов за превышение осевых нагрузок, не покрывают наносимый ущерб от разрушения автодорог.

Недостаток квалифицированных рабочих и инженерно-технического персонала. Вследствие недостаточной согласованности современных потребностей отрасли с установленными образовательными программами отсутствуют элементарные пункты обслуживания пассажиров. В результате осуществления перевозок пассажиров квалифицированных специалистов в таких направлениях как проектирование инфраструктурных объектов, управление реализацией проектов, планирование развития, технологии строительства и содержания, а также контроль качества выполненных работ.

Низкая степень использования инноваций при строительстве, ремонте и содержании автомобильных дорог. Слабая заинтересованность дорожных предприятий в применении инновации с незначительным финансированием научных исследований в данной сфере создают все большие разрыв и отставание Казахстана в технологическом отношении по сравнению с развитыми и индустриальными более развитыми стран. В результате себестоимость работ по строительству, ремонту и содержанию автомобильных дорог весьма высока, при этом их техническое состояние и качество выполняемых работ зачастую остаются на низком уровне.

Отсутствие альтернативных механизмов финансирования развития местных дорог и улиц. Местные исполнительные органы не имеют доступ к внешнему заемному финансированию инфраструктурных проектов под низкие процентные ставки. Потребности в финансировании обеспечиваются только за счет внутренних источников, местный бюджет либо трансферты из республиканского бюджета, соответственно, возникает ограничение по использованию внутренних ресурсов, которые должны быть направлены на решение других важных вопросов, таких как образование, здравоохранение и стимулирование развития местных производств.

Низкий уровень информаций и применения информационных систем транспортной отрасли. Современный уровень развития информационных технологий позволяет в значительной степени повысить эффективность бизнес-процессов. Вместе с тем планирование развития транспортной инфраструктуры сети, сбор, анализ и хранение информации об ее техническом состоянии и интенсивности движения транспортных средств, ведение реестра регулярных маршрутов и перевозчиков, выдача разрешительных документов на выполнение перевозок и многие другие процессы осуществляются недостаточно эффективно ввиду отсутствия современных информационных систем.

Высокий уровень износа и моральное устаревание пассажирского и грузового парка автотранспортных средств. Регулярные автобусные перевозки пассажиров, в особенности в небольших городах и между сельскими населенными пунктами, при сохранении доступного уровня тарифов, как правило, имеют невысокий уровень доходности. Учитывая также высокую стоимость автобусов, перевозчикам сложно поддерживать приемлемый уровень износа подвижного состава и своевременно обновлять его. Существующий парк пассажирских перевозчиков изношен более чем на 60% и нуждается в обновлении.

Отсутствие системных механизмов финансирования государственной политики развития отрасли. Местные исполнительные органы не обеспечивают выделение средств на покрытие убытков перевозчиков. Это негативно влияет на все аспекты организации перевозочного процесса (безопасность, качество перевозок, недостаток квалифицированных кадров).

Недостаточный объем научных исследований в области автомобильного транспорта. 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.

Низкий уровень качества городских и пригородных пассажирских автопервозок. При осуществлении городских и пригородных перевозок наблюдаются регулярные срывы графиков движения. Практически во всех населенных пунктах используются автобусы со значительными сроками эксплуатации с низким уровнем комфорта для пассажиров. Наблюдается острый недостаток подвижного состава в час пик.

Сеть пунктов обслуживания пассажиров сформирована неоптимальным образом. В ряде городов имеется избыточное количество автовокзалов и автостанций, в то же время, как во многих сельских населенных пунктах отсутствуют элементарные пункты обслуживания пассажиров. В результате осуществления перевозок пассажиров между такими населенными пунктами не представляется возможным, поскольку законодательством определено, что такие перевозки могут выполняться только с автовокзалов или автостанций.

Низкая заинтересованность частного бизнеса в государственно-частном партнерстве, развитии автотранспортных услуг и строительстве автомобильных дорог. Вопросы государственно-частного партнерства в достаточной степени охвачены законодательным регулированием. Вместе с тем высокая стоимость строительства и эксплуатации объектов автотранспортной инфраструктуры при отсутствии гарантированного стабильного достаточного уровня доходности и, как следствие, высокие финансовые риски являются основной причиной низкой заинтересованности частного бизнеса в участии в инфраструктурных проектах.

Небольшой удельный вес экологически чистого автотранспорта. Одним из приоритетных направлений, определенных в Стратегическом плане развития Республики Казахстан до 2025 года, является переход на чистое производство и широкое применение «зеленых» технологий, в том числе использование возобновляемых источников энергии. Вместе с тем существующий уровень использования транспортных средств на электрической тяге, а также уровень использования в автотранспортной и автодорожной отраслях возобновляемых источников энергии остается очень низким. Инфраструктура для зарядки электротранспорта также практически отсутствует.

Возможности

Высокие темпы роста экономики Китая и стран Юго-Восточной Азии. Стремительный рост экономики Китая и заинтересованность в увеличении объемов перевозок грузов в страны Западной Европы сухопутным путем, выраженной в предоставлении преференций казахстанским автомобильным перевозчикам при экспорте товаров в Китай, свидетельствуют о росте числа грузовых перевозок через территорию Казахстана. Реализация этого потенциала может способствовать развитию автодорожной отрасли и повышению уровня предоставляемых сопутствующих услуг, а также созданию дополнительных рабочих мест.

Наличие потенциала для роста объема производства и переработки продукции, а также развития агропромышленного комплекса. Определенные в Стратегическом плане развития Республики Казахстан до 2025 года направления развития перерабатывающей промышленности и агропромышленного комплекса предполагают также наличие качественной автотранспортной инфраструктуры, современного экологически чистого подвижного состава и применения передовых технологий в строительстве автодорог, организации и осуществлении перевозок. Применяемые в данном направлении усилия могут способствовать успешному развитию автотранспортной и автодорожной отраслей.

Надежная финансовая репутация Казахстана. Успешный многолетний опыт реализации инфраструктурных проектов с привлечением заемных средств позволили сформировать надежную репутацию Казахстана среди международных финансовых организаций. Данное преимущество создаст возможности для дальнейшего привлечения кредитов на реализацию капиталоемких инфраструктурных проектов в автодорожной отрасли, а также увеличит доверие к Казахстану со стороны потенциальных частных инвесторов в рамках масштабных проектов ГЧП. Это также дает возможность раскрытия потенциала диверсификации источников финансирования дорожных проектов на уровне местных исполнительных органов путем формирования гибкой институциональной среды, ориентированной на результат.

Угрозы

Ухудшение состояния автомобильных дорог и высокие темпы износа подвижного состава. Сформировавшиеся за последние годы тенденции роста объема перевоз пассажиоров и грузов автомобильным транспортом, при существующем уровне финансирования в развитие транспортной инфраструктуры а также использование инноваций могут привести в ближайшей перспективе к ухудшению состояния автомобильных дорог, снижению их пропускной и провозной способности. Существующие темпы обновления подвижного состава приводят к ухудшению технического состояния парка автобусов и грузовых автомобилей, к увеличению затрат на их содержание и экологической нагрузки, к повышению уровня износа и, как следствие, сокращению парка подвижного состава.

Дальнейший рост количества легковых автомобилей, эксплуатируемых в городах республики. Интенсивный рост количества автомобилей приводит к росту трафиков в городских зонах, увеличению и перегрузке городских улично-дорожных сетей. Как следствие, возрастает время доставки грузов и пассажиров, а также растут количества потребляемого топлива и выбросы загрязняющих веществ от эксплуатации автомобильного транспорта.

Снижение уровня безопасности перевозок. По количеству дорожно-транспортных происшествий и уровню смертности в них Казахстан лидирует среди стран СНГ и занимает один из наихудших позиций в мировом рейтинге по безопасности перевозок. Несмотря на некоторые снижение показателей аварийности и смертности за последние годы, ситуация в данной сфере по-прежнему является недопустимой.

3.3. Железнодорожная инфраструктура и перевозки

3.3.1. Текущая ситуация, достижения и проблемы

Развернутая длина железных дорог Казахстана в однопутном исчислении составляет 21 тыс. км (19-е место в мире), из которых 11,1 тыс. км – однопутные (53%), 4,9 тыс. км – двухпутные (30,6%), 32,3 км – более 2х пути, 4,2 тыс. км электрифицированных линий (26%). Эксплуатационная протяженность магистрального железнодорожного сети составляет 16,6 тыс. км. В сравнении с другими странами мира показывает значительное отставание в плотности сети в расчете на 1000 км. км территории. Соответственно, транспортная политика в сфере железнодорожного транспорта в последние десятилетия была ориентирована преимущественно на формирование новой архитектуры железнодорожных транспортных коридоров путем строительства новых, в том числе спрямляющих линий.

В сфере железнодорожной инфраструктуры на сегодняшний день практически завершено формирование оптимальной железнодорожной сети с акцентом на оптимизацию маршрутов внутриреспубликанских перевозок и грузовых перевозок на транзитных маршрутах. Кроме того, в Казахстане, а также на повышение привлекательности казахстанских маршрутов для транзитных грузоотправителей.

Реализованы проекты по строительству линий, обеспечивающих прямое соединение Костанайской и Актюбинской, а также Павлодарской и Восточно-Казахстанской областей.

В рамках развития транзитного потенциала создан новый железнодорожный переход «Алтынол (Казахстан) – Хоргос (КНР)» на границе с Китаем. В дополнение к действующему переходу «Достык (Казахстан) – Алшанькуо (КНР)» создание нового перехода позволило обеспечить общую пропускную способность Казахстана и Китая в направлении Китая, а также на повышение эффективности транзитных перевозок.

Строительство и открытие железнодорожного перехода «Болашак» на границе Казахстана с Туркменистаном обеспечили формирование новыми железнодорожными линиями через Узле в направлении Бейнеу – Шалкар – Сакаусалья – Жезказган нового коридора на Туркменистан и далее в Иран, страны Персидского залива.

Вместе с тем техническая оснащенность 24 железнодорожных пунктов пропуска через Государственную границу Республики Казахстан (в том числе с Российской Федерацией) – 20 пунктов, Республики Узбекистан – 2 пункта, Кыргызской Республики – 2 пункта, отставала от требований Закона Республики Казахстан «О государственной границе и Правилах открытия (закрытия), функционирования (эксплуатации), категорирования, классификации, обустройства, а также требованиям по техническому оснащению и организации работы пунктов пропуска через Государственную границу Республики Казахстан, утвержденным постановлением Правительства Республики Казахстан от 17 сентября 2013 года № 977, что негативно сказывается на пропускной способности пунктов пропуска.

Обеспечено соединение портовой инфраструктуры на Каспии с железнодорожной магистралью, а также построены новые железные дороги в направлении Казахстана на транзитном направлении Китай – Туркменистан – Иран. Таким образом, общая протяженность новых железнодорожных линий, построенных в период с 1998 по 2016 год, составляет свыше 2,4 тыс. км.

Развитие и внедрение новых технологий организации контейнерных перевозок по основным международным коридорам позволили достичь средней скорости движения контейнерных поездов до 800–1000 км в сутки. Вместе с тем растущие потребности в перевозке грузов и ожидая грузоотправителей диктуют необходимость в дальнейшем повышении скорости обработки и доставки грузов в транзитном – до 110 км в сутки.

Помимо этого, этап реформирования железнодорожной отрасли берет свое начало в 2001 году с момента акционирования ГПТ «КТЖ». За годы проведения реформ были сделаны шаги по выделению некоторых непрофильных видов деятельности из состава АО «НР «КТЖ», разделению ж/д тарифа на инфраструктурную, локомотивную и вагонную составляющие, отделению пассажирских перевозок от грузовых, внедрению механизма субсидирования социально значимых маршрутов пассажирских перевозок с использованием системы размещения государственного заказа, привлечению частных компаний в качестве операторов на рынке вагонов, а также существенному обновлению казахстанского парка вагонов.

На фоне указанных мер, транспортная инфраструктура АО «НР «КТЖ» разделилась на инфраструктурную, локомотивную и вагонную составляющие, отдельно пассажирских перевозок от грузовых, внедрению механизма субсидирования социально значимых маршрутов пассажирских перевозок с использованием системы размещения государственного заказа, привлечению частных компаний в качестве операторов на рынке вагонов, а также существенному обновлению казахстанского парка вагонов.

Помимо этого, транспортная инфраструктура АО «НР «КТЖ» разделилась на инфраструктурную, локомотивную и вагонную составляющие, отдельно пассажирских перевозок от грузовых, внедрению механизма субсидирования социально значимых маршрутов пассажирских перевозок с использованием системы размещения государственного заказа, привлечению частных компаний в качестве операторов на рынке вагонов, а также существенному обновлению казахстанского парка вагонов.

Развитие и внедрение новых технологий организации контейнерных перевозок по основным международным коридорам позволили достичь средней скорости движения контейнерных поездов до 800–1000 км в сутки. Вместе с тем растущие потребности в перевозке грузов и ожидая грузоотправителей диктуют необходимость в дальнейшем повышении скорости обработки и доставки грузов в транзитном – до 110 км в сутки.

Помимо этого, этап реформирования железнодорожной отрасли берет свое начало в 2001 году с момента акционирования ГПТ «КТЖ». За годы проведения реформ были сделаны шаги по выделению некоторых непрофильных видов деятельности из состава АО «НР «КТЖ», разделению ж/д тарифа на инфраструктурную, локомотивную и вагонную составляющие, отдельно пассажирских перевозок от грузовых, внедрению механизма субсидирования социально значимых маршрутов пассажирских перевозок с использованием системы размещения государственного заказа, привлечению частных компаний в качестве операторов на рынке вагонов, а также существенному обновлению казахстанского парка вагонов.

На фоне указанных мер, транспортная инфраструктура АО «НР «КТЖ» разделилась на инфраструктурную, локомотивную и вагонную составляющие, отдельно пассажирских перевозок от грузовых, внедрению механизма субсидирования социально значимых маршрутов пассажирских перевозок с использованием системы размещения государственного заказа, привлечению частных компаний в качестве операторов на рынке вагонов, а также существенному обновлению казахстанского парка вагонов.

Развитие и внедрение новых технологий организации контейнерных перевозок по основным международным коридорам позволили достичь средней скорости движения контейнерных поездов до 800–1000 км в сутки. Вместе с тем растущие потребности в перевозке грузов и ожидая грузоотправителей диктуют необходимость в дальнейшем повышении скорости обработки и доставки грузов в транзитном – до 110 км в сутки.

Помимо этого, этап реформирования железнодорожной отрасли берет свое начало в 2001 году с момента акционирования ГПТ «КТЖ». За годы проведения реформ были сделаны шаги по выделению некоторых непрофильных видов деятельности из состава АО «НР «КТЖ», разделению ж/д тарифа на инфраструктурную, локомотивную и вагонную составляющие, отдельно пассажирских перевозок от грузовых, внедрению механизма субсидирования социально значимых маршрутов пассажирских перевозок с использованием системы размещения государственного заказа, привлечению частных компаний в качестве операторов на рынке вагонов, а также существенному обновлению казахстанского парка вагонов.

Развитие и внедрение новых технологий организации контейнерных перевозок по основным международным коридорам позволили достичь средней скорости движения контейнерных поездов до 800–1000 км в сутки. Вместе с тем растущие потребности в перевозке грузов и ожидая грузоотправителей диктуют необходимость в дальнейшем повышении скорости обработки и доставки грузов в транзитном – до 110 км в сутки.

Помимо этого, этап реформирования железнодорожной отрасли берет свое начало в 2001 году с момента акционирования ГПТ «КТЖ». За годы проведения реформ были сделаны шаги по выделению некоторых непрофильных видов деятельности из состава АО «НР «КТЖ», разделению ж/д тарифа на инфраструктурную, локомотивную и вагонную составляющие, отдельно пассажирских перевозок от грузовых, внедрению механизма субсидирования социально значимых маршрутов пассажирских перевозок с использованием системы размещения государственного заказа, привлечению частных компаний в качестве операторов на рынке вагонов, а также существенному обновлению казахстанского парка вагонов.

Развитие и внедрение новых технологий организации контейнерных перевозок по основным международным коридорам позволили достичь средней скорости движения контейнерных поездов до 800–1000 км в сутки. Вместе с тем растущие потребности в перевозке грузов и ожидая грузоотправителей диктуют необходимость в дальнейшем повышении скорости обработки и доставки грузов в транзитном – до 110 км в сутки.

Помимо этого, этап реформирования железнодорожной отрасли берет свое начало в 2001 году с момента акционирования ГПТ «КТЖ». За годы проведения реформ были сделаны шаги по выделению некоторых непрофильных видов деятельности из состава АО «НР «КТЖ», разделению ж/д тарифа на инфраструктурную, локомотивную и вагонную составляющие, отдельно пассажирских перевозок от грузовых, внедрению механизма субсидирования социально значимых маршрутов пассажирских перевозок с использованием системы размещения государственного заказа, привлечению частных компаний в качестве операторов на рынке вагонов, а также существенному обновлению казахстанского парка вагонов.

Развитие и внедрение новых технологий организации контейнерных перевозок по основным международным коридорам позволили достичь средней скорости движения контейнерных поездов до 800–1000 км в сутки. Вместе с тем растущие потребности в перевозке грузов и ожидая грузоотправителей диктуют необходимость в дальнейшем повышении скорости обработки и доставки грузов в транзитном – до 110 км в сутки.

Помимо этого, этап реформирования железнодорожной отрасли берет свое начало в 2001 году с момента акционирования ГПТ «КТЖ». За годы проведения реформ были сделаны шаги по выделению некоторых непрофильных видов деятельности из состава АО «НР «КТЖ», разделению ж/д тарифа на инфраструктурную, локомотивную и вагонную составляющие, отдельно пассажирских перевозок от грузовых, внедрению механизма субсидирования социально значимых маршрутов пассажирских перевозок с использованием системы размещения государственного заказа, привлечению частных компаний в качестве операторов на рынке вагонов, а также существенному обновлению казахстанского парка вагонов.

Развитие и внедрение новых технологий организации контейнерных перевозок по основным международным коридорам позволили достичь средней скорости движения контейнерных поездов до 800–1000 км в сутки. Вместе с тем растущие потребности в перевозке грузов и ожидая грузоотправителей диктуют необходимость в дальнейшем повышении скорости обработки и доставки грузов в транзитном – до 110 км в сутки.

Помимо этого, этап реформирования железнодорожной отрасли берет свое начало в 2001 году с момента акционирования ГПТ «КТЖ». За годы проведения реформ были сделаны шаги по выделению некоторых непрофильных видов деятельности из состава АО «НР «КТЖ», разделению ж/д тарифа на инфраструктурную, локомотивную и вагонную составляющие, отдельно пассажирских перевозок от грузовых, внедрению механизма субсидирования социально значимых маршрутов пассажирских перевозок с использованием системы размещения государственного заказа, привлечению частных компаний в качестве операторов на рынке вагонов, а также существенному обновлению казахстанского парка вагонов.

Развитие и внедрение новых технологий организации контейнерных перевозок по основным международным коридорам позволили достичь средней скорости движения контейнерных поездов до 800–1000 км в сутки. Вместе с тем растущие потребности в перевозке грузов и ожидая грузоотправителей диктуют необходимость в дальнейшем повышении скорости обработки и доставки грузов в транзитном – до 110 км в сутки.

Помимо этого, этап реформирования железнодорожной отрасли берет свое начало в 2001 году с момента акционирования ГПТ «КТЖ». За годы проведения реформ были сделаны шаги по выделению некоторых непрофильных видов деятельности из состава АО «НР «КТЖ», разделению ж/д тарифа на инфраструктурную, локомотивную и вагонную составляющие, отдельно пассажирских перевозок от грузовых, внедрению механизма субсидирования социально значимых маршрутов пассажирских перевозок с использованием системы размещения государственного заказа, привлечению частных компаний в качестве операторов на рынке вагонов, а также существенному обновлению казахстанского парка вагонов.

Развитие и внедрение новых технологий организации контейнерных перевозок по основным международным коридорам позволили достичь средней скорости движения контейнерных поездов до 800–1000 км в сутки. Вместе с тем растущие потребности в перевозке грузов и ожидая грузоотправителей диктуют необходимость в дальнейшем повышении скорости обработки и доставки грузов в транзитном – до 110 км в сутки.

Помимо этого, этап реформирования железнодорожной отрасли берет свое начало в 2001 году с момента акционирования ГПТ «КТЖ». За годы проведения реформ были сделаны шаги по выделению некоторых непрофильных видов деятельности из состава АО «НР «КТЖ», разделению ж/д тарифа на инфраструктурную, локомотивную и вагонную составляющие, отдельно пассажирских перевозок от грузовых, внедрению механизма субсидирования социально значимых маршрутов пассажирских перевозок с использованием системы размещения государственного заказа, привлечению частных компаний в качестве операторов на рынке вагонов, а также существенному обновлению казахстанского парка вагонов.

Развитие и внедрение новых технологий организации контейнерных перевозок по основным международным коридорам позволили достичь средней скорости движения контейнерных поездов до 800–1000 км в сутки. Вместе с тем растущие потребности в перевозке грузов и ожидая грузоотправителей диктуют необходимость в дальнейшем повышении скорости обработки и доставки грузов в транзитном – до 110 км в сутки.

годная замена около 3 тыс. вагонов, выбывающих из строя по причине полного износа. Также необходимы пополнение и обновление парка магистральных и маневровых локомотивов.

В целях снижения уровня износа и своевременного обновления пассажирского подвижного состава разработаны и реализуются государственные программы по субсидированию ставок вознаграждения и бюджетному кредитованию при приобретении вагонов. В рамках реализации данных программ с 2016 по 2018/2019 года закуплено 220 вагонов, из которых 202 единицы пополнили парк АО «Пассажирские перевозки» (в т.ч. 178 пассажирских вагонов «Альго» и 24 электропоездов) и 60 вагонов – парк частных перевозчиков.

За период реформирования железнодорожной отрасли было разработано и принято большое количество нормативных правовых актов, в том числе технических регламентов, инструкций и стандартов, регламентирующие деятельность в сфере железнодорожного транспорта. При этом значительная часть данных законодательных и подзаконных актов содержит уже устаревшие нормы, требующие пересмотра и актуализации. В целях совершенствования законодательства в сфере железнодорожного транспорта разработан Концепция проекта Закона Республики Казахстан «О железнодорожном транспорте» и проект Закона Республики Казахстан «О внесении изменений и дополнений и некоторые законодательные акты Республики Казахстан по вопросам железнодорожного транспорта».

Необходимость принятия нового Закона и обновления сопутствующих нормативных правовых актов продиктована необходимостью внедрения новой, эффективной функционирующей модели инфраструктуры железнодорожного транспорта, ориентированной на повышение качества услуг и безопасности осуществления перевозок, а также развитие транзитного потенциала.

В сфере эксплуатационной безопасности в течение I–III кв. 2019 г. на железнодорожном транспорте допущено 715 случаев нарушений безопасности движения (в 2018 г. – 658), в том числе 2 крушения (2018 г. – 4), 196 событий (2018 г. – 184, 517 инцидентов (2018 г. – 469), Произошло 88 случаев наезда на людей на железнодорожных путях (2018 г. – 109), из которых 21 случай привел к летальным исходам (2018 г. – 45).

Приведенные данные свидетельствуют о необходимости принятия системных мер по повышению эксплуатационной безопасности железнодорожного транспорта, включая оснащение регулируемых переходов, обустройство систем оповещения и сигнализации о приближении поезда, строительство пешеходных мостов и отпадениях вблизи железнодорожных вокзалов и станций.

3.3.2. SWOT-анализ

Сильные стороны

Развитая магистральная железнодорожная сеть. Географически разветвленная и протяженная сеть железнодорожных линий позволяет обеспечить потребности населения и бизнеса в грузовых и пассажирских перевозках на любые расстояния во внутреспубликанском и межрегиональном (транзитном) сообщении, охватывая все регионы Казахстана и обеспечивая связьность с магистральными сетями сопредельных государств через развитую сеть железнодорожных международных пунктов пропуска. Обеспечены связь ММКС с предприятиями горнодобывающего и перерабатывающего комплекса, промышленного и аграрного секторов.

Гармонизированные технологические процессы организации перевозок со странами СНГ и Балтии. В силу исторических особенностей развития железнодорожные транспортные системы стран СНГ и Балтии имеют полную технологическую совместимость

Несмотря на малую долю морского транспорта в общем объеме грузовых перевозок, анализ спроса и предложения показывает, что в направлении стран Прикаспийского региона, Персидского залива и Юго-Восточной Азии имеется потенциальный грузопоток объемом от 20 до 40 млн тонн грузов ежегодно. Таким образом, прогнозируется, что дальнейшее развитие флота для морских перевозок позволят уже в среднесрочной перспективе обеспечить значительный прирост с доведением фактических показателей до уровня номинальной пропускной способности инфраструктур.

На сегодняшний день большая часть нефтегазовых проектов сосредоточена на морском шельфе Каспийского бассейна. В рамках интенсивного освоения Каспийского сектора Каспийского моря (далее – КСМ) с каждым годом растет спрос на услуги сервизного флота. Рынок услуг сервизного флота формируется, исходя из условий, задач и этапов освоения месторождений КСМ. При этом в зависимости от этапа разработки морских нефтегазовых проектов используются специализированные виды судов (обеспечивающие освоение, разведку, добычу, обслуживание месторождений).

По состоянию на конец 2018 года в судовых реестрах РК было зарегистрировано 310 судов вспомогательного флота, обеспечивающих поддержку морских операций на казахстанском шельфе Каспийского моря. Однако в связи со снижением уровня Каспия возникает необходимость перехода на новые типы судов с меньшей осадкой. Следствием этого стала сокращение количества судов казахстанского флота, рост износа оставшихся судов. Около 30% судов в реестрах имеют сроки эксплуатации свыше 15 лет, что в перспективе приведет к дальнейшему сокращению их количества.

Также важным аспектом освоения морских нефтегазовых месторождений является обязательное наличие аварийно-спасательных судов ликвидации аварийных разливов нефти (ЛАРН). Услуги по ЛАРН являются обязательной неотъемлемой частью морских операций при проведении работ по разведке и добыче углеводородного сырья на морских месторождениях Цели создания системы ЛАРН в КСМ – недопущение и предотвращение возможных чрезвычайных аварийных ситуаций на море, связанных с возможной утечкой или последующим разливом нефти на поверхность моря. Так, положения Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов (МАРПОП 73/78) и Конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью (1969 г.) содержат нормы по предотвращению тяжелых последствий от разлива нефти на море для жизни и здоровья людей, а также для экологии моря.

В сфере развития кадрового потенциала в составе экипажей судов отмечается положительная динамика. В частности, по сравнению с 2014 годом доля граждан РК в экипажах увеличена с 51% до 60%, а на уровне командного состава с 28% до 42%. Рядовой состав практически полностью состоит из казахстанских граждан.

В целях обеспечения международного признания казахстанских профессиональных дипломов законодательство РК в данной области приведено в соответствие с международными требованиями. В декабре 2018 года в Международную морскую организацию внесена заявка для включения РК в «белый список» по вопросам подготовки и дипломирования морских кадров. До 2020 года планируется завершить работу по включению с прикаспийскими государствами соглашений о взаимном признании документов о профессиональном образовании и иных квалификационных документов.

В области повышения безопасности судоходства также имеются определенные достижения. В частности, создана Морская администрация порта (МАП), на базе которой систематизируются контрольно-надзорные функции на морском транспорте.

На сегодняшний день МАП осуществляет функции по государственному портовому контролю в морских портах Актау, Баянгол, Куржик и контролирует использование государства флага.

В целях унификации портового контроля между прикаспийскими государствами в настоящее время совместно с морскими администрациями данных стран ведется работа по созданию единого режима осуществления инспекции за судами в портах, в том числе определение общего перечня обязательных международных требований и стандартов к судам.

Основные проблемы развития морского транспорта включают:

– слабую инфраструктуру работы портов, недостаточное нормативное правовое обеспечение развития мультимодальных перевозок;

– отсутствие современных инструментов развития логистических услуг на Каспийском море;

– отсутствие навигационного сопровождения движения судов в порту Актау;

– недостаточную развитость системы поиска и спасения судов;

– недостаточность мощностей по ликвидации нефтяных загрязнений;

– отсутствие возможности для контроля за соблюдением требований безопасности судоходства у иностранных островов.

Развитие сектора водного транспорта тесно связано с промышленным освоением богатых природных ресурсами территорий страны. Судоходство в Казахстане возможно по таким рекам как Иртыш, Урал, Или и Ишим, озеро Балхаш. Тем не менее речной транспорт получил развитие преимущественно на востоке – в бассейне реки Иртыш, на западе – в Урало-Каспийском бассейне, а также на юго-востоке – в Балхаш-Илийском бассейне, что свидетельствует о необходимости принятия более действенных стимулирующих мер для развития внутреннего судоходства, являющегося одним из наименее затранных видов транспорта.

По данным МАП, за последние пять лет объем перевозимым внутренним транспортом увеличился на 40%, или с 11,1 млн до 15,6 млн тонн в год. При этом в 2019 году в рамках портовых сообщений в Россию – вместе с тем начавшая с 2010 по 2016 год показатели грузооборота внутреннего водного транспорта демонстрировали снижение в 37 раз до 214,4 млн т, обусловленное сокращением дальности перевозок.

В настоящее время завершено строительство защитного сооружения Шулбинского шлюза, что позволило возобновить сквозное судоходство по казахстанской части трансконтинентальной реки Иртыш. Ведется работа по обновлению судов государственного технического флота численностью 147 судов, общий износ которого составляет порядка 78%.

По итогам 2017 и 2018 гг. заметно усиливается тенденция роста грузооборота.

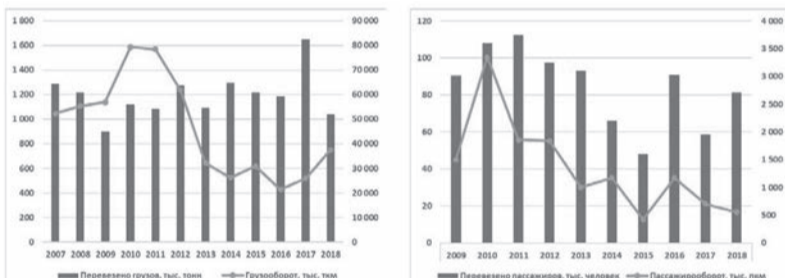


Рис. 5. Динамика объема услуг внутреннего водного транспорта в 2009–2018 гг.

Несмотря на падение объемов коммерческих перевозок, внутренне водные пути и расположенные на них речные порты сохраняют в транспортно-коммуникационном комплексе Казахстана важное социальное и экономическое значение. Так, в частности, в Казахстане отсутствует полноценная автомобильная, а также железная пропускная способность железных автомобильных дорог по ряду направлений ищчерана и необходимы значительные затраты на развитие их инфраструктур.

Из основных проблем развития транспорта необходимо выделить недостаточное количество и высокий износ объектов береговой транспортной инфраструктур, длительный срок эксплуатации судовых шлюзов без капитального ремонта и замены оборудования. В значительной степени изношен государственный технический флот и частные транспортные суда.

Анализ показателей эксплуатации беспосадочности на водном транспорте свидетельствует об ухудшении ситуации с точки зрения безопасности в сравнении с аналогичным периодом 2018 г. В частности, за указанный период зарегистрировано 5 аварийных случаев на морском транспорте (2018 г. – 4) и 5 происшествий на малотонном транспорте (2018 г. – 2). Количество погибших составило 2 человека. Таким образом, в рамках Программы необходима выработка комплексных мер по повышению эксплуатационной безопасности на водном транспорте.

3.4.2. SWOT-анализ

Сильные стороны
Высокая пропускная способность портовой инфраструктуры и вспомогательных систем для морского транспорта. Существующая развитая портовая инфраструктура морского транспорта интегрирована с транспортной инфраструктурой республики и способна обеспечивать перевалку любых видов грузов. Производственные процессы в портах автоматизированы и интегрированы с системой «Номад». Морские порты Баянгол и Куржик оснащены системами управления движением судов.

Надлежащее техническое состояние имеющегося торгового флота. Казахский флот является одним из молодых флотов на Каспии и отвечает всем современным международным требованиям по оснащенности и экономической эффективности. В развитии флота используются современные технологии и оборудование, способные обеспечить перевалку любых видов грузов. Производственные процессы в портах автоматизированы и интегрированы с системой «Номад». Морские порты Баянгол и Куржик оснащены системами управления движением судов.

Наличие паромного сообщения с портом Баку. Возможное паромное сообщение с портами Ноухар, Астрахань и Баку, а также развитие контейнерного терминала в Актау открывают обширные возможности для привлечения новых транзитных грузооток, которые движутся через Туркменистан между Юго-Восточной Азией, Китаем, Ираном, арабскими странами и Европой.

Наличие упоминченного транспортного оператора. Важным фактором для привлечения международных грузов являются услуги транспортной и вспомогательной инфраструктур по подготовке, загрузке и выгрузке оператором – АО «KTZ Express», имеющей возможность предоставлять единый логистический продукт при мультимодальной перевозке, задействуя при этом мощности портов Актау и Куржик.

Соответствие требованиям Международной морской организации (ММО). В законодательстве Казахстана внесены необходимые изменения и дополнения для реализации требований Международной морской организации в отношении организации судоходства на Каспийском море и безопасного плавания судов.

Соответствие системы подготовки морских кадров Международной морской организации. Планируемое расширение учебной базы подготовки морских кадров по подготовке специалистов среднего уровня подразумевает международное признание казахстанской системы подготовки моряков и профессиональных дипломов, выдаваемых морской администрацией Казахстана.

Наличие Международного судового реестра. Судам, зарегистрированным в Международном судовом реестре и осуществляющим международную транспортировку, предоставляются налоговые льготы в виде освобождения от уплаты КПН и НДС.

Обеспечение финансирования и поддержания внутренних водных путей в безопасности для судоходства состоянии. Государство уделяет особое внимание финансированию мероприятий по содержанию внутренних водных путей. Так, в частности, в 2019 году на содержание и эксплуатацию объектов водного транспорта выделено более 100 млрд тенге на проведение работ по поддержанию gabрионов судового хода и технического состояния шлюзов в безопасном для судоходства состоянии.

Слабые стороны
Высокая степень износа португозно-разгрузочного оборудования и причных сооружений порта Актау. В условиях отрицательного финансового состояния порт Актау не имеет возможности инвестирования в модернизацию своей инфраструктур, что влечет соответствием износ португозно-разгрузочного и вспомогательного оборудования. Низкая конкурентоспособность торгового флота. По причине малочисленности торгового флота и дефицита специализированных судов (в частности, сухогрузов, паромов, фидерных судов (контейнеровозов), казахский флот не может конкурировать на равных с более развитым флотом стран Каспийского бассейна, в связи с чем наблюдается снижение транспортировки грузов отечественным флотом.

Привязанность к традиционной номенклатуре грузов и технологиям перевозки. Имеет место слабая маркетинговая работа портов наряду с недостаточностью нормативного правового обеспечения для привлечения грузовых компаний к работе на портах. Недостаточная навигационная оснащенность. В порту Актау отсутствуют средства навигационного сопровождения движения судов. Также отсутствуют возможности для контроля за соблюдением требований безопасности судоходства судами, находящимися постоянно у искусственных островов. Недостаточная развитость системы поиска и спасения судов в казахстанском секторе Каспийского моря. Наблюдается недостаточность мощностей по ликвидации загрязнений судов, в особенности нефтию.

Износ инфраструктур внутреннего водного транспорта. На судоходных водных путях имеют место серьезные проблемы в области транспортной инфраструктур, в частности, в портах Актау, Баянгол и Куржик. Это приводит к снижению скорости и надежности доставки грузов на внутренние водные пути.

Отсутствие финансовой поддержки со стороны государства по предоставлению льготных условий и субсидированию процентной ставки при приобретении судов.

Возможности
Наличие потенциала для дальнейшего развития водного транспорта. Повышение важности Каспийского моря для транспортной политики страны. Географическое положение казахских портов и наличие значительного потенциала нефтегазового сектора республики создают благоприятные условия для дальнейшего развития в Казахстане инфраструктур водного транспорта и перевозок. Порты Актау и Куржик обеспечивают связь с Ираном, Закавказьем и через речные каналы России – с Черным и Балтийским морями, а также Западной Европой.

В 2017 году начала свое функционирование Международная ассоциация «Транскаспийский международный транспортный маршрут» (далее – ТТМТ) – это организация, объединяющая и представляющая на сегодняшний день интересы ряда стран – участников, расположенных на ТТМТ, возродив тем самым маршрут исторического Великого Шелкового Пути.

ТТМТ – международный транспортный коридор, который проходит через Китай, Казахстан, акваторию Каспийского моря, Азербайджан, Грузию и далее в Турцию и страны Европы.

В связи с возрастающим грузооборотом из Китая в страны Европы и перспективы роста перевозок создают возможность для дальнейшего развития морского транспорта.

Законодательное закрепление дифференцированных тарифов. Введенная в действие законодательная норма позволяет администрации морских портов и навигационного центра применять дифференцированные коэффициенты к тарифам на обязательные услуги морского порта в зависимости от видов, задействованных судов и персонала. Это увеличит коэффициент использования отечественных судов и создаст возможности для повышения их конкурентоспособности.

Прочные позиции Казахстана при формировании оптимальных маршрутов транзитных перевозок грузов. Казахстан является ключевым игроком в Каспийском регионе как в части формирования грузовой базы, так и в вопросах организации оптимальных транзитных маршрутов. Имеется преимущество надлежит трансформировать в экономическую выгоду для страны. Важным звеном в этом деле стала повышение роли портов Балхаш, Каспия и Каспийского моря. Здесь налицо наличие значительных ресурсов и специализированных независимых организаций, работающих в области развития водного транспорта, логистики, маркетинга, инноваций пришло бы динамично этому процессу.

Угрозы
Упущенная выгода казахстанских судоходных компаний на Каспии. В результате недостаточности сухогрузного флота и отсутствия паромных судов под флагом Казахстана экспортные объемы генеральных грузов вывозятся судоходными компаниями прикаспийских государств. Казахстанские эксперты и импортеры стремятся к созданию международных транспортных коридоров для вывоза грузов, принадлежащих их иностранным партнерам. С учетом того, что иностранные партнеры преимущественно загружают свои судоходные компании, происходит переориентация экспортных внешнеторговых грузов Казахстана на иностранных морских перевозчиков.

Переход международного сообщества на новые экологические требования к судоходству. В 2011 году вступило в силу решение Международной морской организации (МО) о запрете использования и транспортировки тяжелого жидкого топлива в водах Антарктики. К 2020 году Евросоюз планирует создать систему bunker-free сжиженного природного газа как в морских портах, так и на внутренних водных путях. На сдвигаются вверх активное создание мощностей для bunkering сжиженным природным газом идет в крупнейших морских портах. Китай стал лидером по применению сжиженного природного газа (СПГ) в качестве топлива на речном транспорте.

МО подтвердила, что в 2020 году вводятся ограничения выбросов серы на морском транспорте в глобальном масштабе. Однако на фоне кризисных явлений судладельцам достаточно сложно оценить выгоды перехода на новый вид топлива.

Крупные мировые компании инвестируют в развитие судов на использование СПГ так, что это более эффективно и экологически чистые системы и технологии. Рынку задается новый стандарт безопасности

и качества судоходства, что особенно важно при эксплуатации судов в экологически уязвимых регионах мирового океана.

Отсутствие завода по производству СПГ в Казахстане затрудняет отечественным судоходным компаниям развивать дальнейший переход судов на альтернативные виды топлива, в частности СПГ, и соответствовать международным экологическим требованиям. Также завода в республике стимулируются бы постепенное использование СПГ в виде топлива для железнодорожного и автомобильного транспорта.

Развитие альтернативных маршрутов в обход Казахстана. Отсутствие выстроенной и транспортной системы мультимодальных перевозок в Казахстане, а также гибкости в вопросах формирования тарифов создают у наземных видов транспорта конкурентные преимущества перед транспортировкой морским путем.

Кроме того, происходит активное развитие международных транзитных коридоров в соседних государствах (железные дороги, автомобильные дороги, трубопроводы), позволяющих переориентировать транзитный грузовой поток в обход Каспийского моря.

Неспособность внутреннего водного транспорта (ВВТ) привлечь достаточные объемы перевозок в пользу развития, сложившиеся в последние годы логистические схемы транспортировки грузов грузов не используют потенциал ВВТ в силу его технологической и сервисной неразвитости. Без принятия стимулирующих и поддерживающих схем ВВТ окажется под угрозой дальнейшей стагнации и полной утраты потенциальной доли рынка.

В результате анализа можно сделать вывод – существующий уровень развития водного транспорта в Казахстане не в полной мере отвечает потребностям экономики в предоставлении транспортных услуг, а также отвечает от развитию водного транспорта в сопредельных государствах. Основные причины сложившейся ситуации: отсутствие организационной и согласованной деятельности судоходных компаний, отсутствие научного, маркетингового и логистического обеспечения отрасли, устаревший парк судов, неудовлетворительное состояние инфраструктуры водного транспорта и судоходных путей, нехватка высококвалифицированных кадров, отсутствие механизма применения методов цифровизации.

3.5. Инфраструктура воздушного транспорта и авиаперевозки

3.5.1. Текущая ситуация, достижения и проблемы

В настоящее время Казахстан занимает 2-е место среди стран СНГ и 73-е место среди стран – участниц Международной организации гражданской авиации (ИКАО) по уровню соответствия требованиям безопасности полетов (подтверждено соответствие 74% требований). Комитетом гражданской авиации ведется работа по достижению уровня соответствия 80% требований с вхождением в 50 наиболее развитых авиационных администраций мира.⁴

Численность занятого населения в отрасли гражданской авиации составляет более 19 тыс. человек. В стране действует 18 аэропортов, из которых к международным полетам допущены 17 аэропортов (16 соответствуют требованиям ИКАО). Аэропорты в основном расположены в областных центрах и городах республиканского значения.

В рамках ГПТР на 2015–2019 гг. в отрасли гражданской авиации реализован ряд значимых инфраструктурных проектов. Завершено строительство нового терминала аэропорта г. Нур-Султан площадью 47 000 м² и пропускной способностью 5 млн пассажиров в год, что вступило в ранее действующий терминал обеспечивает обслуживание 8,2 млн пассажиров в год, или 2,5 тыс. пассажиров в час. Проведены реконструкция и модернизация ВПП аэропортов городов Алматы, Семей, Тараз, Уральск и Петропавловск. Обновление терминалов аэропортов в основном осуществляется отечественными организациями и авиационными компаниями для выполнения авиационных работ. В силу технического состояния и уровня оснащенности не все аэропорты могут использоваться для организации регулярного сообщения МВЛ, которое в основном обеспечивается посредством аэропортов крупных городов.

По состоянию на 2019 год в Казахстане действует 59 авиакомпаний, в том числе 36 эксплуатантов, занятых на выполнении авиационных работ, 11 – выполняющих нерегулярные рейсы, 7 – выполняющих регулярные пассажирские рейсы, 4 грузовых авиакомпании и 1 авиакомпания в сфере авиации общего назначения. Наблюдается снижение доли местных перевозчиков в пассажирских перевозках. В 2018 году казахстанскими и иностранными авиаперевозчиками было открыто 14 новых международных маршрутов, что обусловило положительные темпы роста перевозки пассажиров воздушным транспортом до уровня 8 млн человек в год. Количество пассажиров, обслуженных в аэропорту страны за 2018 год составило 15,0 млн человек (рост на 3%), Объем транзитных авиаперелетов за 2018 год составил 186,8 млн сам-чел, что превышает показатели 2017 года на 6,6% (175,2 млн сам-чел). Количество транзитных пассажиров за 2018 год выросло на 45% (2017 г. – 620 тыс. чел) и составило 900 тыс. человек. Среднегодовой рост объема авиаперевозок за период с 2007 по 2018 год составил 26%.

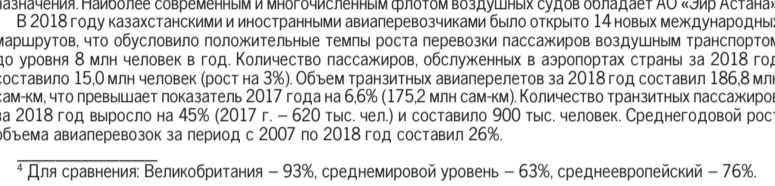


Рис. 6. Динамика объема услуг воздушного транспорта в 2009–2018 гг.

В докладе Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА) Казахстан признан одним из самых динамично развивающихся рынков в странах Восточной Европы и Центральной Азии. По прогнозу ИАТА, в ближайшие 20 лет пассажирооборот на авиатранспорте вырастет более чем в 2 раза, что требует повышения объемов обслуживания пассажиров в аэропортовых терминалах. Также ожидается, что в ближайшие 20 лет количество транзитных пассажиров увеличится в 3 раза. Недостаточная развитость региональной авиационной инфраструктур обуславливает низкий объем перевозок авиатранспортными услугами, а в том числе тем минимумом услуг, который критически необходим для проведения спасательных операций, оказания экстренной медицинской помощи и других социально значимых услуг.

Анализ уровня обеспеченности авиатранспортной инфраструктур малой авиации выявил потребность в организации строительства как минимум тринадцати и реконструкции трех аэродромов, преимущественно расположенных в отдаленных районах, для обеспечения доступа удаленных населенных пунктов к центрам крупных агломераций.

Наряду с решением задачи по развитию региональной авиатранспортной инфраструктур назрела острая необходимость в обновлении парка воздушных судов МВЛ. На данный момент численность самолета парка, который может потенциально эксплуатироваться МВЛ, составляет 24 единицы при среднем возрасте 33 года. Предполагается, что до 2025 года потребуется постановка в эксплуатацию более 15 новых воздушных судов для обеспечения потребностей населения страны в региональных перевозках.

В целях решения задачи по обновлению парка воздушных судов МВЛ, в частности, необходимо решить задачу по обновлению парка воздушных судов МВЛ. На данный момент численность самолета парка, который может потенциально эксплуатироваться МВЛ, составляет 24 единицы при среднем возрасте 33 года. Предполагается, что до 2025 года потребуется постановка в эксплуатацию более 15 новых воздушных судов для обеспечения потребностей населения страны в региональных перевозках.

В целях решения задачи по обновлению парка воздушных судов МВЛ, в частности, необходимо решить задачу по обновлению парка воздушных судов МВЛ. На данный момент численность самолета парка, который может потенциально эксплуатироваться МВЛ, составляет 24 единицы при среднем возрасте 33 года. Предполагается, что до 2025 года потребуется постановка в эксплуатацию более 15 новых воздушных судов для обеспечения потребностей населения страны в региональных перевозках.

В целях решения задачи по обновлению парка воздушных судов МВЛ, в частности, необходимо решить задачу по обновлению парка воздушных судов МВЛ. На данный момент численность самолета парка, который может потенциально эксплуатироваться МВЛ, составляет 24 единицы при среднем возрасте 33 года. Предполагается, что до 2025 года потребуется постановка в эксплуатацию более 15 новых воздушных судов для обеспечения потребностей населения страны в региональных перевозках.

В 2019 году в Казахстане АО «БРК-Лизинг» совместно с МИИР запущена реализация проекта по обновлению парка воздушных судов для региональных и санитарно-медицинских авиаперевозок. Профинансирован закуп двух самолетов модели L410QVP (Чехия) из АО «Авиакомпания «Жетысу», которая является на 100% государственной и выполняет рейсы по социально значимым направлениям. Дальнейшее обновление авиационного парка является одним из приоритетных направлений. В государственной авиации РК полеты в ночное время и в сложных метеословениях дополнительно регламентированы внутренними нормативными документами, однако перечисленные выше проблемы также актуальны.

Неразвитая авиационная инфраструктур затрудняет оперативное реагирование при наступлении экстренных и чрезвычайных ситуаций. Одной из актуальных и социально значимых сфер применения вертолетной авиации является своевременная медицинская помощь, в т. ч. спасение пострадавших в ДТП и техногенных катастроф.

В условиях развитой сети круглосуточных и всепогодных вертолетных площадок спектр применения вертолетной техники существенно сокращается, возможности экстренного и оперативного реагирования при решении ведомственных, социальных и корпоративных задач ограничиваются. Кроме того, отсутствие полноценной авиационной инфраструктур также снижает безопасность полетов и в дневное время при простых метеословениях.

Отсутствие вертолетных площадок вблизи отдаленных населенных пунктов, медицинских учреждений, природоохранных точек, магистральных автодорог, предприятий с опасными видами производств, спортивных и туристических объектов, потенциально опасных объектов по линии правопорядка и ЧС делает невозможным своевременное и безопасное для авиации необходимое реагирование. Вследствие инфраструктурных ограничений, несмотря на постоянную потребность, заявки на полеты в ночное время и при сложных метеорологических условиях в большинстве случаев не удовлетворяются. Это обусловлено тем, что в ночное время и в сложных метеословениях дополнительно регламентированы внутренними нормативными документами, однако перечисленные выше проблемы также актуальны.

Неразвитая авиационная инфраструктур затрудняет оперативное реагирование при наступлении экстренных и чрезвычайных ситуаций. Одной из актуальных и социально значимых сфер применения вертолетной авиации является своевременная медицинская помощь, в т. ч. спасение пострадавших в ДТП и техногенных катастроф.

В условиях развитой сети круглосуточных и всепогодных вертолетных площадок спектр применения вертолетной техники существенно сокращается, возможности экстренного и оперативного реагирования при решении ведомственных, социальных и корпоративных задач ограничиваются. Кроме того, отсутствие полноценной авиационной инфраструктур также снижает безопасность полетов и в дневное время при простых метеословениях.

Отсутствие вертолетных площадок вблизи отдаленных населенных пунктов, медицинских учреждений, природоохранных точек, магистральных автодорог, предприятий с опасными видами производств, спортивных и туристических объектов, потенциально опасных объектов по линии правопорядка и ЧС делает невозможным своевременное и безопасное для авиации необходимое реагирование. Вследствие инфраструктурных ограничений, несмотря на постоянную потребность, заявки на полеты в ночное время и при сложных метеорологических условиях в большинстве случаев не удовлетворяются. Это обусловлено тем, что в ночное время и в сложных метеословениях дополнительно регламентированы внутренними нормативными документами, однако перечисленные выше проблемы также актуальны.

Неразвитая авиационная инфраструктур затрудняет оперативное реагирование при наступлении экстренных и чрезвычайных ситуаций. Одной из актуальных и социально значимых сфер применения вертолетной авиации является своевременная медицинская помощь, в т. ч. спасение пострадавших в ДТП и техногенных катастроф.

В условиях развитой сети круглосуточных и всепогодных вертолетных площадок спектр применения вертолетной техники существенно сокращается, возможности экстренного и оперативного реагирования при решении ведомственных, социальных и корпоративных задач ограничиваются. Кроме того, отсутствие полноценной авиационной инфраструктур также снижает безопасность полетов и в дневное время при простых метеословениях.

Отсутствие вертолетных площадок вблизи отдаленных населенных пунктов, медицинских учреждений, природоохранных точек, магистральных автодорог, предприятий с опасными видами производств, спортивных и туристических объектов, потенциально опасных объектов по линии правопорядка и ЧС делает невозможным своевременное и безопасное для авиации необходимое реагирование. Вследствие инфраструктурных ограничений, несмотря на постоянную потребность, заявки на полеты в ночное время и при сложных метеорологических условиях в большинстве случаев не удовлетворяются. Это обусловлено тем, что в ночное время и в сложных метеословениях дополнительно регламентированы внутренними нормативными документами, однако перечисленные выше проблемы также актуальны.

Неразвитая авиационная инфраструктур затрудняет оперативное реагирование при наступлении экстренных и чрезвычайных ситуаций. Одной из актуальных и социально значимых сфер применения вертолетной авиации является своевременная медицинская помощь, в т. ч. спасение пострадавших в ДТП и техногенных катастроф.

В условиях развитой сети круглосуточных и всепогодных вертолетных площадок спектр применения вертолетной техники существенно сокращается, возможности экстренного и оперативного реагирования при решении ведомственных, социальных и корпоративных задач ограничиваются. Кроме того, отсутствие полноценной авиационной инфраструктур также снижает безопасность полетов и в дневное время при простых метеословениях.

Отсутствие вертолетных площадок вблизи отдаленных населенных пунктов, медицинских учреждений, природоохранных точек, магистральных автодорог, предприятий с опасными видами производств, спортивных и туристических объектов, потенциально опасных объектов по линии правопорядка и ЧС делает невозможным своевременное и безопасное для авиации необходимое реагирование. Вследствие инфраструктурных ограничений, несмотря на постоянную потребность, заявки на полеты в ночное время и при сложных метеорологических условиях в большинстве случаев не удовлетворяются. Это обусловлено тем, что в ночное время и в сложных метеословениях дополнительно регламентированы внутренними нормативными документами, однако перечисленные выше проблемы также актуальны.

Неразвитая авиационная инфраструктур затрудняет оперативное реагирование при наступлении экстренных и чрезвычайных ситуаций. Одной из актуальных и социально значимых сфер применения вертолетной авиации является своевременная медицинская помощь, в т. ч. спасение пострадавших в ДТП и техногенных катастроф.

В условиях развитой сети круглосуточных и всепогодных вертолетных площадок спектр применения вертолетной техники существенно сокращается, возможности экстренного и оперативного реагирования при решении ведомственных, социальных и корпоративных задач ограничиваются. Кроме того, отсутствие полноценной авиационной инфраструктур также снижает безопасность полетов и в дневное время при простых метеословениях.

Отсутствие вертолетных площадок вблизи отдаленных населенных пунктов, медицинских учреждений, природоохранных точек, магистральных автодорог, предприятий с опасными видами производств, спортивных и туристических объектов, потенциально опасных объектов по линии правопорядка и ЧС делает невозможным своевременное и безопасное для авиации необходимое реагирование. Вследствие инфраструктурных ограничений, несмотря на постоянную потребность, заявки на полеты в ночное время и при сложных метеорологических условиях в большинстве случаев не удовлетворяются. Это обусловлено тем, что в ночное время и в сложных метеословениях дополнительно регламентированы внутренними нормативными документами, однако перечисленные выше проблемы также актуальны.

Неразвитая авиационная инфраструктур затрудняет оперативное реагирование при наступлении экстренных и чрезвычайных ситуаций. Одной из актуальных и социально значимых сфер применения вертолетной авиации является своевременная медицинская помощь, в т. ч. спасение пострадавших в ДТП и техногенных катастроф.

В условиях развитой сети круглосуточных и всепогодных вертолетных площадок спектр применения вертолетной техники существенно сокращается, возможности экстренного и оперативного реагирования при решении ведомственных, социальных и корпоративных задач ограничиваются. Кроме того, отсутствие полноценной авиационной инфраструктур также снижает безопасность полетов и в дневное время при простых метеословениях.

Отсутствие вертолетных площадок вблизи отдаленных населенных пунктов, медицинских учреждений, природоохранных точек, магистральных автодорог, предприятий с опасными видами производств, спортивных и туристических объектов, потенциально опасных объектов по линии правопорядка и ЧС делает невозможным своевременное и безопасное для авиации необходимое реагирование. Вследствие инфраструктурных ограничений, несмотря на постоянную потребность, заявки на полеты в ночное время и при сложных метеорологических условиях в большинстве случаев не удовлетворяются. Это обусловлено тем, что в ночное время и в сложных метеословениях дополнительно регламентированы внутренними нормативными документами, однако перечисленные выше проблемы также актуальны.

Неразвитая авиационная инфраструктур затрудняет оперативное реагирование при наступлении экстренных и чрезвычайных ситуаций. Одной из актуальных и социально значимых сфер применения вертолетной авиации является своевременная медицинская помощь, в т. ч. спасение пострадавших в ДТП и техногенных катастроф.

В условиях развитой сети круглосуточных и всепогодных вертолетных площадок спектр применения вертолетной техники существенно сокращается, возможности экстренного и оперативного реагирования при решении ведомственных, социальных и корпоративных задач ограничиваются. Кроме того, отсутствие полноценной авиационной инфраструктур также снижает безопасность полетов и в дневное время при простых метеословениях.

Отсутствие вертолетных площадок вблизи отдаленных населенных пунктов, медицинских учреждений, природоохранных точек, магистральных автодорог, предприятий с опасными видами производств, спортивных и туристических объектов, потенциально опасных объектов по линии правопорядка и ЧС делает невозможным своевременное и безопасное для авиации необходимое реагирование. Вследствие инфраструктурных ограничений, несмотря на постоянную потребность, заявки на полеты в ночное время и при сложных метеорологических условиях в большинстве случаев не удовлетворяются. Это обусловлено тем, что в ночное время и в сложных метеословениях дополнительно регламентированы внутренними нормативными документами, однако перечисленные выше проблемы также актуальны.

Неразвитая авиационная инфраструктур затрудняет оперативное реагирование при наступлении экстренных и чрезвычайных ситуаций. Одной из актуальных и социально значимых сфер применения вертолетной авиации является своевременная медицинская помощь, в т. ч. спасение пострадавших в ДТП и техногенных катастроф.

В условиях развитой сети круглосуточных и всепогодных вертолетных площадок спектр применения вертолетной техники существенно сокращается, возможности экстренного и оперативного реагирования при решении ведомственных, социальных и корпоративных задач ограничиваются. Кроме того, отсутствие полноценной авиационной инфраструктур также снижает безопасность полетов и в дневное время при простых метеословениях.

Отсутствие вертолетных площадок вблизи отдаленных населенных пунктов, медицинских учреждений, природоохранных точек, магистральных автодорог, предприятий с опасными видами производств, спортивных и туристических объектов, потенциально опасных объектов по линии правопорядка и ЧС делает невозможным своевременное и безопасное для авиации необходимое реагирование. Вследствие инфраструктурных ограничений, несмотря на постоянную потребность, заявки на полеты в ночное время и при сложных метеорологических условиях в большинстве случаев не удовлетворяются. Это обусловлено тем, что в ночное время и в сложных метеословениях дополнительно регламентированы внутренними нормативными документами, однако перечисленные выше проблемы также актуальны.

Неразвитая авиационная инфраструктур затрудняет оперативное реагирование при наступлении экстренных и чрезвычайных ситуаций. Одной из актуальных и социально значимых сфер применения вертолетной авиации является своевременная медицинская помощь, в т. ч. спасение пострадавших в ДТП и техногенных катастроф.

Высокая степень износа воздушных судов, задействованных на авиационных работах и способных обслуживать внутриобластные авиаперевозки. В силу низкой инвестиционной привлекательности сектора авиационных работ и полетов по МВЛ обновление задействованных воздушных судов не производится. Средний возраст применимых для МВЛ самолета авиалайнера составляет 33 года, а наиболее востребованного и многочисленного авиалайнера вертолета 1-го класса – 30 лет.

Несовершенство системы оплаты услуг авиационных работ. Действующая система расчета на авиационную поддержку мероприятий предусматривает оплату фактического летного часа. Оплата дежурства не производится в связи с отсутствием соответствующей практики и поддерживающей правовой базы. Корректировка тарифов до приемлемого уровня не производится. Доходность авиакомпании не позволяет своевременно обновлять авиалайнер. Постоянная оптимизация издержек приводит к ослаблению уровня обеспечения безопасности полетов.

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.

Невозможность эффективной реализации функций единого оператора вертолетных услуг для госорганов и организации на базе авиакомпаний. АО «Казвиапас», как субъект государственного предпринимательства, определен единым оператором по предоставлению вертолетных услуг госорганов и бюджетным организациям. При этом у компании отсутствуют необходимые ресурсы, вследствие чего широко принята практика привлечения на субординацию других авиакомпаний с использованием устаревших и несоответствующих установленным законодательством нормам вертолетов.

Возможности
Рост объемов авиаперевозок. Наблюд

В условиях развития и интенсивного роста объемов рынка услуг электронной коммерции возрастает спрос на мультимодальные перевозки с применением современных логистических решений и складской инфраструктуры. Ожидается, что в ближайшей перспективе существенным фактором по привлечению «Большого транзита» послужит рост услуг контейнерных перевозок для обеспечения потребностей развития электронной коммерции.

3.6.5. Рынок экспресс-доставки и электронной коммерции

Одним из логистических решений реализации транзитного потенциала и привлечения новых грузо-операторов являются мультимодальные перевозки с применением курьерской доставки товаров, заказанных на международных платформах электронной коммерции. Мировой рынок электронной коммерции в 2018 году достиг порядка 3 трлн долл. США и ежегодно возрастает на 20%. Согласно прогнозной оценке Bloomberg и Всемирного почтового союза объем рынка электронной коммерции в 2020 году может достигнуть 3,8 трлн долл. США и продолжит расти.

Вместе с ростом электронной коммерции растет и международный рынок почтовых отправок. При этом курьерские компании Рост объемов рынка электронной коммерции с 2010 года составил 250%, объем отправок посылок вырос на 150%, создавая спрос на быструю и качественную доставку посылок, что, соответственно, и формирует транснационную электронную торговлю.

Китай является самым быстрорастущим рынком трансграничной электронной коммерции. Так, согласно докладу Центра по изучению электронной коммерции Китая, в 2017 году объем экспорта КНР через платформы трансграничной электронной коммерции в сегменте «B2C» составил 12 трлн юаней (190,5 млрд долл. США) при ростом на 21,2% к предыдущему году.

По данным Государственного бюро почты КНР, в 2017 году китайские курьерские компании доставили около 40 млрд посылок, что на 28% больше, чем в предыдущем году. Не менее 5% (2 млрд посылок) от данного объема приходится на экспорт. При этом в Европу и Россию отправляется порядка 600 млн и 400 млн посылок в год соответственно через популярные электронные платформы.

В России 80% заказов из Китая оформляется через электронные платформы (в Казахстане в 2018 году на более 50%) национальных операторов почты выступает «Почта России», при этом курьерские компании DHL, UPS, DPD также имеют право оформлять почтовые отправления с применением таможенных реестров и других послабляющих таможенных режимов, что также позволяет им формировать всю логистическую цепочку поставки данных товаров без необходимости декларирования каждой посылки.

3.6.6. Мультимодальные перевозки и авиалогистика

Развитие и применение новых технологичных транспортных решений, в том числе смешанных – мультимодальных перевозок (Rail-Air, LCL (Less Container Load) для сборных грузов и грузов электронной коммерции, а также контейнерных перевозок позволяют оптимизировать скорость и стоимость доставки для различных товаров с высокой добавленной стоимостью.

Казахстанскими операторами уже опробована в тестовом режиме логистическая схема Rail-Air доставки груза из Китая в Европу с обеспечением оптимальной по соотношению цены и сроков доставки транспортной услуги. Объединение сервисов железнодорожного транспорта, работы аэропортов и грузового авиаперевозчика в осуществлении оперативной доставки высокотехнологичной и дорогостоящей продукции является важным элементом в реализации основного преимущества (7 дней вместо 15) по сравнению с прямыми контейнерными перевозками грузов.

На сегодняшний день ситуация, когда грузы в направлении Казахстана либо стран Центральной Азии перевозятся магистральными воздушными судами, дислоцирующимися в аэропортах Европы, ОАЭ (Дубай), России (Москва), Южного Кавказа (Баку) и далее в аэропорты Казахстан транспортируются региональными воздушными судами, в том числе имеющими провозными емкостями пассажирских бортов на регулярных рейсах.

Имея собственный флот, инфраструктуру (международные аэропорты в городах Нур-Султане, Алматы, Актобе, Атырау) и возможности осуществления региональной дистрибуции с компетенцией глобальной продаж, Казахстан мог бы не только занять свою нишу на данном рынке, но и обеспечить региональные доставки и стать грузовой базой для России, Центральной Азии, Кавказа, Ирана, а также в перспективе выполнять полеты по мультимодальной схеме транзитировки в Европу.

В качестве дополнительного звена мультимодальной цепи как комплексной логистической услуги с высокой маржинальностью могли бы послужить шаттл-перевозки скоростными контейнерными поездами до места назначения там, где не осуществляются перевозки региональной авиацией либо автотранспортом на небольшие расстояния.

Рынок Казахстана имеет значительный потенциал и является весьма привлекательным с точки зрения развития авиационных перевозок как в региональном, так и в глобальном масштабе. Однако отсутствие национального грузового авиаперевозчика негативно сказывается на реализации этого потенциала, и грузы, предназначенные для работающих в Казахстане нефтяных и газодобывающих компаний, перевозятся белорусскими, азербайджанскими и украинскими авиакомпаниями.

Такая ситуация в Казахстане с собственным грузовым авиаперевозчиком мог бы занять ключевое положение в сфере обслуживания транзитных грузооператоров, перевозимых авиатранспортом, как между смежными, так и глобальными рынками.

3.6.7. Инфраструктура для консолидации и дистрибуции

Важным направлением развития транзитных перевозок грузов является формирование внутренней (по «лучевому» признаку) и внешней сети транспортно-логистических центров в ключевых узлах зарождения и дистрибуции грузооператоров с охватом близлежащих регионов России, Центральной Азии и Кавказа.

Для обеспечения распределения грузооператоров, в том числе через СЭЗ «Хоргос – Восточные ворота» как регионального транспортно-логистического хаба на перекрестке торговых потоков между Китаем, странами Европейского союза, Центральной Азии и Южного Кавказа, создается внутренняя логистическая инфраструктура. Осуществляется реализация проектов по строительству складов класса «А» на СЭЗ, в том числе общей площадью около 25 тыс. квадратных метров.

В городах Нур-Султане и Шымкенте созданы крупнейшие современные региональные ТЛЦ, соответствующие международным стандартам и предлагающие комплекс логистических услуг, в том числе во взаимодействии с центрами таможенного обслуживания в режиме «одного окна».

Прогнозная оценочная потребность в современных складских помещениях международного класса (с возможностью выбора клиентом широкого ассортимента услуг по хранению на сухих климатических складах и оказанию услуг по упаковке, сортировке, маркировке, а также в получении комплексных логистических услуг в режиме «одного окна») на ближайшие 5 лет составляет порядка 2 млн квадратных метров. Ожидаемый потенциальный объем переработки и дистрибуции грузов в Казахстане с покрытием регионов сопредельных стран составит порядка 20 млн тонн в год.

Данная инфраструктура позволит сформировать логистические цепочки поставок с обработкой транзитных грузооператоров с частичной обработкой либо консолидацией и распределением поставок на региональные рынки сопредельных стран.

В то же время наблюдается низкая инвестиционная активность в области строительства и организации терминальной и складской инфраструктуры ввиду отсутствия заинтересованности со стороны частного сектора в участии в капиталомех проектах.

3.6.8. SWOT-анализ

Сильные стороны

Выгодное географическое положение Казахстана и точечные инвестиции в развитие международных транзитных коридоров за последние 10 лет. Выгодное географическое положение и исторически сложившиеся торговые потоки между Россией и Центральной Азией сформировали основу для реализации транзитного потенциала Казахстана. Реализация государственных программ по развитию транзита и транспортно-логистической инфраструктуры. Транспортной стратегии Республики Казахстан до 2015 года дали импульс для реализации транзитного потенциала и привлечения трансконтинентальных контейнерных перевозчиков между Азией и Европой, в том числе путем модернизации и строительства новых железных и автомобильных дорог, железнодорожных станций с мультимодальными терминалами и перегрузочными площадками, а также создания Каспийского логистического узла в Актау (Куркук).

Активная внешняя политика Казахстана по развитию евроазиатских транзитных связей и интеграции транзитно-логистических систем Казахстана и в международную. С момента обретения независимости Казахстан государством проводится активная внутренняя и внешняя политика по развитию транспортно-инфраструктурного комплекса, способствующая реализации транзитного потенциала. Области транспорта ратифицировано порядка 10 международных конвенций, подписаны многосторонние и двусторонние договоры. Казахстан принимает активное участие в регулярно проводимых многосторонних и двусторонних межправительственных комиссиях со странами мира с обязательным включением в повестку вопросов развития транспорта и логистики. Осуществляется взаимодействие с международными организациями и финансовыми институтами в сфере институционального реформ и развития транспортной инфраструктуры.

Сбалансированная тарифная/транзитная политика, основанная на принципах международных договоров и применения условий по емкости рынка. Сформированная и успешно реализуемая политика применения условий транзитных перевозок грузов, основанная на практическом опыте сопредельных стран СНГ в согласовании условий и установлении понижающих коэффициентов (на примере железнодорожного транспорта), показала свою эффективность в привлечении транзитных грузооператоров. Ожидания грузоотправителей и логистических провайдеров сводятся к обеспечению предсказуемости, стабильности и гарантии того, что оплаченные ими услуги транзита будут оказаны с должным качеством, скоростью и сохранностью грузов.

Слабые стороны

Несовершенство таможенного законодательства в части регулирования оборота контейнеров (тары), а также необходимость декларирования в режиме временного ввоза. В правоприменительной практике таможенного регулирования оборота контейнеров не реализованы положения Конвенции о временном ввозе (Стамбул, 1990), регламентирующие возможность операторам предоставлять письменные обязательства, заполненные в произвольной форме, без оформления книжки САРNET ATA, об уплате таможенных пошлин и налогов, так как реализация данной нормы не предусмотрена законодательством.

Указанные проблемы в таможенном регулировании сдерживают интеграцию Казахстана в международные логистические потоки и препятствуют повышению уровня контейнеризации и установлению баланса между экспортно-импортными и транзитными перевозками.

Наличие таможенных барьеров для развития транзитных перевозок. Таможенное законодательство ЕАЭС и Республики Казахстан предусматривает право таможенных органов проводить таможенный контроль товаров (грузов) с момента пересечения таможенной границы до доставки товаров до таможенного органа назначения. При этом значительным препятствием является неуплата таможенных платежей, таможенных сборов как формы таможенного контроля, что влечет задержку товара в пути следования, рост дополнительных расходов грузоотправителей, грузополучателей, операторов вагонов и контейнеров, связанных с оплатой услуг перевозчика, складов временного хранения, перегрузочных мест.

Наличие узких мест в транспортной инфраструктуре, в том числе приграничных автомобильных и железнодорожных пунктов пропуска, снижающих скорость обработки и перевозок в транзитном сообщении. Существующая инфраструктура пунктов пропуска на казахстанском участке внешней границы ЕАЭС не позволяет осуществлять равномерный и ускоренный пропуск возрастающего транзитного груза, что приводит к скоплению большого количества автомобилей средств и длинных грузовиков в ожидании оформления документов и выполнения установленных процедур. Низкий уровень технического обеспечения и автоматизации всего цикла оформления и перемещения товаров не позволяет повысить уровень таможенного администрирования и минимизировать коррупционные риски, что в целом негативно сказывается на финансовых затратах участников внешнеэкономической деятельности и имидже страны.

Отсутствие унифицированного мультимодального носителя. При организации мультимодальных и смешанных перевозок при смене вида транспорта требуется необходимость пероформления транспортных документов (СМТ, СЦМ, СМТ, АИ, СМТ), что приводит к увеличению стоимости и сроков перевозки за счет применения импортно-экспортных тарифов.

Отсутствие возможности отслеживания транзитных перевозок грузов в режиме реального времени. В Казахстане отсутствует единая информационная система, которая позволяла бы отслеживать перемещение грузов (транспортных средств) в процессе осуществления транзитных перевозок грузов железнодорожным, автомобильным и воздушным транспортом. Данная функция выполняется экспедиторами или логистическими провайдерами, которые по имеющимся различным каналам связи и доступности информации, порою ограниченного характера, осуществляют передачу информации грузоотправителю. Как следствие, данные услуги не являются оперативными и зависят от формирования справочной информации организаторов перевозки.

Возможности

Высокие темпы роста экономик Китая и стран Юго-Восточной Азии, Центральной Азии, Турции, потенциал Ирана. Грузопотоки, возникающие в результате стремительного развития экономик Китая и стран Евразийского региона, приведут к дальнейшему увеличению объема наземных трансконтинентальных перевозок, которые будут тяготеть к транзиту через Казахстан. Это обусловлено тем, что евроазиатские сухопутные маршруты уже доказали свое преимущество по скорости доставки грузов, развитию экономики и повышению конкурентоспособности Казахстана. Развитие мультимодальных перевозок и новых сфер логистического бизнеса в Казахстане, роль которого в качестве транзитного моста и логистического хаба в обслуживании грузооператоров Евразии будет возрастать.

Отмена санкций в отношении экономики Ирана и России. Наличие санкций в отношении Ирана и России сдерживает развитие торговли и транзитных перевозок через Казахстан (контейнерные грузы, промышленная и сельскохозяйственная продукция Южно-Уральской и Дальневосточной части России). Снятие санкций с предоставления Ирану доступа к валютным операциям в торговле будет способствовать увеличению притока в Казахстан транзитных грузов. Отмена санкций в отношении России наряду с отходом России от политики сдерживания транзита через Прибалтийские порты и границы с Евросоюзом по ряду категорий сельскохозяйственных товаров, следующих из Европы в Китай, создадут дополнительный рост импорта и экспорта из Китая.

Переход на открытую и прозрачную модель формирования тарифно-транзитной политики со стороны стран-транзитеров. Отказ от политики сдерживания транзита через Казахстан со стороны России, Узбекистана и Турции, выражающийся в дискриминационном подходе к согласованию плочев транзитных перевозок по железным дорогам, наряду с оптимальной тарифной политикой данных стран будут стимулировать рост транзита через Казахстан. В данном контексте ключевую роль играет внешняя политика Казахстана с сопредельными странами, открытость к торговле и доступу к транспортной системе Казахстана для экспорта грузов сопредельных стран на внешние рынки, проведение многосторонних переговоров при формировании тарифной политики, прозрачность и открытость в доступе к информации и логистическим услугам Казахстана.

Угрозы

Развитие альтернативных транзитных маршрутов в сопредельных государствах. Увеличение пропускной способности Транссибирского маршрута и развитие Дальневосточных портов России, Забайкальского пограничного перехода с Китаем, российско-монгольского участка «Наушки – Эрлян», строительство железнодорожной линии «Китай – Кыргызстан – Узбекистан», а также завершение строительства участка железной дороги «Астара (Азербайджан) – Решт (Иран) коридора Север – Юг» могут послужить причиной снижения транзитного грузооператора через Казахстан.

Недостаточное финансирование модернизации и развития транспортной инфраструктуры. Отсутствие необходимого финансирования модернизации и развития транспортной инфраструктуры, внедрение современных технологий, повышению пропускной способности объектов транспортной инфраструктуры, а также пассивность в применении технологий контейнеризации может привести к снижению темпов роста транзитных перевозок, а также привлекательности транзитных коридоров Казахстана.

Избыточность мер фискальной политики и снижение уровня либерализации законодательства в отношении транзита. Данная проблематика является двумя факторами:

- 1) применение неоправданно повышенных требований к экспортерам третьих стран в отношении транзитного декларирования, необходимости предоставления исчерпывающей информации о грузах, следующих транзитом через Казахстан;
- 2) отсутствие гибкости в применении мультимодальных перевозок, в том числе применение НДС к услугам перевозок и грузов, следующих в третьи страны по мультимодальным цепочкам поставок.

Оба фактора оказывают ощутимое негативное влияние на реализацию транзитного потенциала страны и формированию ее отрицательного имиджа.

Возможная транспортная изоляция со стороны сопредельных стран и усиление санкций в отношении Ирана и Китая. Стремление сопредельных стран (Россия, Узбекистан, Туркменистан) развить на своих территориях альтернативные Казахстану транзитные коридоры, создавая условия для привлечения на них экспортных и транзитных грузооператоров, а также санкции в отношении Ирана и России, также могут послужить существенным сдерживающим фактором в развитии казахстанского транзита.

4. Цель, задачи, целевые индикаторы и показатели результатов реализации Программы
Целью разрабатываемой Программы является **содействие экономическому росту и повышению уровня жизни населения страны** посредством создания эффективной и конкурентоспособной транспортной инфраструктуры, развития транзита и транспортных услуг, совершенствования технической и институциональной среды деятельности транспортно-инфраструктурного комплекса.

№ п/п	Целевые индикаторы	Источ-ник дан-ных	Ед. изм.	Ответ-ственные испол-нители	2018 факт	2019 (оцен-ка)	2020	2021	2022	2023	2024	2025
1	ИФО Воловой добавлен-ной стоимости «Тран-спорт и складирование»	КС МНЭ	% к пре-дыдущему году	МИИР	104,6	103,8	103,2	103,2	103,2	103,5	103,6	103,6
2	Рост производительности труда в сфере «Тран-спорт и складирование»	КС МНЭ	% к уров-ню 2016 года	МИИР/ПК	7,4	16,2	23,0	26,7	29,8	33,5	36,9	39,9
3	Рост инвестиций в основной капитал в сфере «Тран-спорт и складирование»	КС МНЭ	% к уров-ню 2016 года	МИИР/ПК	112,3	119,8	137,7	162,9	190,9	224,0	262,9	308,9
4	Создание постоянных и временных рабочих мест	КС МНЭ	тыс. чел	МИИР	30	37	76,2	108,7	98,3	88,0	95,8	83,7
4.1	в том числе постоянных*	КС МНЭ	тыс. чел	МИИР	3,0	3,7	7,3	9,7	6,2	7,4	9,5	8,4
4.2	в том числе временных**	КС МНЭ	тыс. чел	МИИР	27,4	33,4	68,9	99	92,1	80,6	86,3	75,3
5	Доля автомобильных дорог в хорошем и удовлетворительном состоянии, в том числе:											
5.1	республиканского значения	МИИР, АО «Казах-топкол» (по согла-сованию)	%	МИИР, АО «Казах-топкол» (по согла-сованию)	87	88	89	90	91	94	97	100
5.2	областного и районного значения	МИО	%	МИО, МИИР	68	69	71	75	80	85	90	95
6	Место Казахстана в глобальном рейтинге конкурентоспособности ВЭФ по показателю «Инфраструктура»	Отчет ВЭФ	Пози-ция	МИИР	69	67	65	62	58	55	52	49
7	Место Казахстана в рейтинге Всемирного банка по показателю «Эффективность логисти-ки» (LPI) (рассчитывается раз в 2 года)	Отчет ВБ	Пози-ция	МИИР	71	*	65	*	60	*	50	*

(* Примечание. Оценка количества создаваемых временных рабочих мест основана на продолжительности периода занятости работника в течение одного календарного года. Достижение поставленной цели предполагает решение следующих задач.

3.1. Задача 1. Инфраструктурное обеспечение территорий и транспортных связей между ними

Достижение данной задачи будет измеряться следующими показателями прямых результатов:

№ п/п	Показатели прямых результатов	Источ-ник данных	Источ-ник изм.	Ответ-ственные испол-нители	2018 факт	2019 (оцен-ка)	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Автомобильная инфраструктура												
1	Доля автомобильных дорог республиканского значения в хорошем и удовлетворительном состоянии	МИИР	%	МИИР, АО «НК «Казах-топкол» (по согла-сованию)	87	88	89	90	91	94	97	100
2	Капитальный и средний ремонт автомобильных дорог республиканского значения	МИИР	км	МИИР, АО «НК «Казах-топкол» (по согла-сованию)	1483	1146	1400	1500	1600	2000	2000	2500
3	Доля автомобильных дорог областного и районного значения в хорошем и удовлетворительном состоянии	МИО	%	МИИР, МИО	67	68	71	75	80	85	90	95
4	Строительство, реконструкция, капитальный и средний ремонт автомобильных дорог областного и районного значения	МИО	км	МИИР, МИО	4365	4025	4000	4200	4400	4600	4800	5000
5	Доля автомобильных дорог республиканского значения I и II технической категории в общей протяженности автомобильных дорог республиканского значения	МИИР	%	МИИР, АО «НК «Казах-топкол» (по согла-сованию)	31	33	36	40	45	50	55	60
Железнодорожная инфраструктура и железнодорожный транспорт												
6	Среднесуточная скорость движения транзитных контейнерных поездов в направлении Китай-Европа	КТЖ	км/сутки	КТЖ	1 050	1 050	-	-	-	-	1 150	1 150
Морской и внутренний водный транспорт												
7	Снижение доли риска возникновения гидродинамических происшествий на сухопутных шлюзах	МИИР	%	МИИР	94	91,6	81,9	56,5	43,6	31,5	14,1	10,3
Автомобильный транспорт												
8	Увеличение количества автовокзалов и автостанций, соответствующих национальному стандарту	МИИР	Ед.	МИО, МИИР	0	0	0	7	16	23	37	37
Аэропортовая инфраструктура и воздушный транспорт												
9	Количество отдаленных населенных пунктов и районных центров, имеющих аэропорты МВП	МИИР	Ед.	МИО, МИИР	3	3	4	4	5	10	14	16
10	Транспортная мобильность (подвижность) населения на 1 человека в год (*), на воздушном транспорте	Расчет на основе данных КС МНЭ	Кол-во поезд-док/чел./год	МИИР	0,43	0,43	0,44	0,45	0,46	0,47	0,48	0,49
Железнодорожная инфраструктура и железнодорожный транспорт												
11	Уровень внедрения стандартов ИСО в области безопасности полетов	МИИР	%*	МИИР, АО «Авиа-ционная администрация Казах-стана»	74	74	74	80	80	80	80	85

(* Примечание. Транспортная мобильность (подвижность) населения характеризует активность использования населением транспортного комплекса страны и рассчитывается как отношение численности пассажиров, перевезенных в течение периода (количество поездок), к общей численности населения.

4.2. Задача 2. Содействие привлечению «Большого транзита» и реализации экспортной политики посредством развития эффективной транзитной, экспортной и логистической инфраструктуры

Достижение данной задачи будет измеряться следующими показателями прямых результатов:

№ п/п	Показатели прямых результатов	Источ-ник дан-ных	Ед. изм.	Ответ-ственные испол-нители	2018 факт	2019 (оцен-ка)	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Автомобильный транспорт												
1	Перевозка грузов в транзитном сообщении через территорию Республики Казахстан автомобильным транспортом	КГД Мин-фина	Млн. тонн	МИИР	1,6	1,7	2,0	2,2	2,4	2,6	2,8	3,0
Железнодорожная инфраструктура и железнодорожный транспорт												
2	Перевозка грузов в транзитном сообщении через территорию Республики Казахстан железнодорожным транспортом	КТЖ	Млн. тонн	МИИР, КТЖ	17,6	18,3	20,9	23,1	24,8	26,7	26,8	26,9
2.1	в том числе в контейнер-ных	КТЖ	Тыс. ДЧФ	МИИР, КТЖ	537,4	824,6	1108	1362	1498	1649	1655	1661
Морской и внутренний водный транспорт												
3	Перевалка транзитных грузов в морских портах Республики Казахстан	КТЖ	Тыс. тонн	МИИР	0,2	0,3	0,4	0,6	0,8	1,0	1,2	1,4
Общественные направления												
4	Перевозка грузов в транзитном сообщении через территорию Республики Казахстан, всего	МИИР	Млн. тонн	МИИР	19,2	20,0	23,3	25,9	28	30,3	30,8	31,3
5	Средняя пропускная способность автомо-бильных пунктов пропуска на внешней границе Республики Казахстан	ПС КНБ	Ед. гру-зовых АТС/сутки	КС КНБ	1200	1200	1200	1250	1400	1450	1600	2000
6	Объем перевозок товаров электронной коммерции в международном транзите	Мин-фин	Млн. ед.	АО «Казпоч-та» (по согла-сованию)	53,5	70,9	83,3	98,8	148,2	222,3	333,4	500,1
7	Количество экспортно-ориентированных предприятий, использующих современные технологии обработки грузов в контейнерах	МИИР	Ед.	МИИР	2	3	5	6	7	8	9	10

4.3. Задача 3. Повышение технологической, научно-методической и ресурсной обеспеченности инфраструктурного комплекса

Достижение данной задачи будет измеряться следующими показателями прямых результатов:

№ п/п	Показатели прямых результатов	Источ-ник дан-ных	Ед. изм.	Ответ-ственные испол-нители	2018 факт	2019 (оцен-ка)	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Автомобильная инфраструктура												

1	Обеспеченность автомобиль-ных дорог республиканского значения объектами придорожного сервиса, соответ-ствующими Национальному стандарту	МИИР, КАЖ	%	МИИР, АО «НК «КАЖ» (по согла-сованию)	42	50	58	66	74	82	90	100
---	---	-----------	---	---------------------------------------	----	----	----	----	----	----	----	-----

Аэропортовая инфраструктура и воздушный транспорт												
2	Количество аэропортов, охваченных внедрением автоматизированных систем контроля отправки рейсов и управления расписанием полетов	МИИР	Ед.	МИИР	3	3	5	6	9	11	12	15
3	Количество аэропортов, имеющих категорию ИКАО	МИИР	МИИР	Ед.	16	17	17	18	18	19	19	19

рамках реализуемых функций единого республиканского оператора на лице Национального центра качества дорожных активов.

Центральный уполномоченный орган в сфере автомобильных дорог должен оказывать содействие местным исполнительным органам в процессе формирования бюджетов и планирования приоритетных дорожных проектов, исходя из критерия приоритетности и в потребности перспективной модели пространственно-территориального развития страны.

Национальный центр качества дорожных активов должен быть интегрирован в процесс реализации Программы в качестве независимого субъекта вне контрактных отношений между заказчиками, инжиниринговыми организациями и подрядчиками. Для этого потребуются корректировка механизмов финансирования из республиканского бюджета путем внесения соответствующих изменений и дополнений в законодательство Республики Казахстан.

Для улучшения транспортных связей между населенными пунктами и повышения мобильности и безопасности населения первоочередные работы, помимо прочего, должны быть направлены на:

– строительство и реконструкцию отсутствующих (утраченных, разрушенных) участков дорог общего пользования, являющихся причиной нарушения круглогодичных транспортных связей территориальных единиц и системообразующих хозяйствующих субъектов между собой и другими объектами транспортной инфраструктуры;

– строительство и реконструкцию дорог общего пользования в участках хозяйственных дорог, необходимых для территориального развития обширного региона, включая создание новых промышленных зон, создание промышленных точек роста и экономических зон, создание и развитие новых населенных пунктов и агломераций;

– строительство, реконструкцию и ремонт подъездных и обьездных дорог населенных пунктов с обустоивством всевозможных дорожных покрытий жесткого типа.

Во исполнение поручения Главы государства на XVII Съезде партии «Нур Отан» о дополнительно выделении 350 млрд тенге на строительство, ремонт, капитальный и средний ремонт автомобильных дорог областного и районного значения в течение семи лет нежелезнодорожное финансирование данных работ из республиканского бюджета должно составлять не менее 200 млрд тенге.

В качестве временной меры для оперативного устранения опасности движению и восстановлению проездной способности на особо разрушенных участках дорог общего пользования областного и районного значения должно производиться профилирование с добавлением либо без добавления каменного материала с периодичностью, требующей для поддержания ровности дорожного покрытия на безопасном для автотранспорта уровне. Для этих целей в дорожных бюджетах МЮ необходимо предусмтрить резервные средства. Для максимального охвата ремонтно-восстановительными работами автотодор областного и районного значения в условиях ограниченного финансирования должны применяться доступные и экономичные технологии, в том числе на основе дорожных одежд нежесткого типа, стабилизированных грунтовых покрытий и другие.

Необходимо провести общереспубликанскую инвентаризацию автомобильных дорог общего пользования областного и районного значения, а также хозяйственных дорог, обеспечивающих транспортные связи с крупными промышленными объектами и территориями, имеющими важное социально-экономическое значение.

Участки автомобильных дорог, не имеющие балансодержателей по итогам инвентаризации, но имеющие признаки содержания, должны быть переданы в эксплуатацию на конкурсной основе, с учетом включения на баланс местных исполнительных органов (с включением в состав дорог общего пользования) либо хозяйствующих субъектов по согласованию с последними.

При поддержке уполномоченного органа, национального оператора автомобильных дорог и местных исполнительных органов совместно с заинтересованными хозяйствующими субъектами должны быть проработаны вопросы развития хозяйственных дорог, обеспечивающих транспортную связь действующих и перспективных месторождений полезных ископаемых, промышленных и сельскохозяйственных предприятий, фермерских хозяйств, центров занятости населения, объектов торговли и питания (в том числе сезонных), рекреационных зон и охранных пунктов природных объектов с дорожной сетью общего пользования путем строительства и реконструкции отсутствующих (утраченных, разрушенных) участков таких хозяйственных дорог и, где это необходимо, участков автомобильных дорог общего пользования (в том числе в рамках механизма ГЧП).

В границах населенных пунктов и на прилегающих к ним территориях необходимо обеспечить развитие инфраструктуры для повышения доступности и качества услуг автомобильного пассажирского транспорта населению путем модернизации и строительства автовокзалов, автостанций и пунктов обслуживания пассажиров.

Учитывая отсутствие устойчивого транспортного сообщения через Бухтарминское водохранилище, планируется реализация проекта по строительству моста для обеспечения межрайонной транспортной доступности и сокращения времени нахождения в пути.

Должны быть обеспечены непрерывность и связность маршрутов ежедневных поездов населения по принципу «Дорога до дома» посредством реконструкции участков дорог, примыкающих к границам населенных пунктов и проходящих в непосредственной близости от них (в т.ч. с выделением средств на модернизацию и строительство станций обслуживания пассажиров, обеспечение безопасности ПТМ, ПТО).

Протяженность участков улиц в неудовлетворительном состоянии, а также с грунтовыми покрытиями и без такового в границах опорных населенных пунктов должна планомерно сокращаться.

В целях развития автодорожной инфраструктуры будут проработан вопрос реализации проектов по ремонту и реконструкции автомобильных дорог областного и районного значения и опорной улично-дорожной сети населенных пунктов и автодорог к ним через механизм лизингового финансирования АО «БПК-Лизинг». В рамках механизма ГЧП совместно с ведущими мировыми брендами электротранспортных средств необходимо создать условия для строительства объектов инфраструктуры в границах населенных пунктов сети электрозаправочных станций для легковых и грузовых электромобилей.

В сфере инфраструктуры железнодорожного транспорта в целях предотвращения возникновения чрезвычайных ситуаций и обеспечения бесперебойной перевозки грузов предусматривается строительство обводной железнодорожной линии Кокпекты – Карагайлы в обход озера Карасор, ежегодно увеличивающегося в наводной период.

Для соеднения станции Уральск с казахстанской железнодорожной сетью без задействования территории Казахстана необходимо рассмотреть возможность строительства обводной железнодорожной линии ГЧП.

В целях обеспечения прогнозируемых объемов перевозок грузов и пассажиров необходимо комплексное обновление парка подвижного состава. Наряду с этим, для повышения конкурентоспособности национальной железнодорожной компании необходимо проработать вопрос покрытия инвестиционных потребностей за счет повышения тарифов на услуги перевозки и МЖС, устранения перекрестного субсидирования и обеспечения полного покрытия расходов, связанных с организацией пассажирских перевозок, в том числе приобретение подвижного состава (вагоны, локомотивы) за счет республиканского бюджета, льготного государственного финансирования централизованно и на конкурсной основе в виде государственных заказов.

Для модернизации эксплуатации железнодорожных вокзалов и станций будут проработаны и предложены механизмы применения ГЧП.

Национальная железнодорожной компании будет продолжена работа по обновлению подвижного состава (пассажирские и грузовые вагоны и локомотивы). Для этого государство продолжит оказывать поддержку национальной компании, в том числе путем предоставления льготного финансирования из имеющихся источников. Предоставление финансирование должно в приоритетном порядке направляться на закупку железнодорожных вагонов, локомотивов, товаровозов/поездов в отрасли железнодорожных машиностроения, а также у других производителей в случае невозможности поставки железнодорожной техники отечественными товаропроизводителями.

Необидима проработка возможности введения на отдельных участках МЖС повышенных скоростей движения грузовых поездов (100–120 км/ч) и пассажирских поездов (160–200 км/ч) с внесением соответствующих изменений и дополнений в правила технической эксплуатации железнодорожного транспорта, наряду с проведением технологической модернизации подвижного состава и инфраструктуры.

В сфере воздушного транспорта необходимо продолжить работу по модернизации существующей и строительству новых объектов транспортной инфраструктуры, обеспечивающей развитие региональных авиалиний, а также деятельность специализированной и экстренной авиации.

В частности, планируется реконструкция ВПП в г. Нур-Султан, а также аэровокзалных комплексов в городах Уральск, Костанай, Усть-Каменгорск, Шымкенте, Атырау, Кызылорде, Алматы. Новый международный аэропорт будет построен в г. Туркестане.

Предусматривается реализация проектов по строительству и реконструкции инфраструктуры МВЛ в населенных пунктах Кульсары, Мимлы, Суюнджк, Жайыбек, Казталова, Сайжон, Баянаул, Улкен Нарын, Астана, Астана-2, Астана-3, Астана-4, Астана-5, Астана-6, Астана-7, Астана-8, Астана-9, Астана-10, Астана-11, Астана-12, Астана-13, Астана-14, Астана-15, Астана-16, Астана-17, Астана-18, Астана-19, Астана-20, Астана-21, Астана-22, Астана-23, Астана-24, Астана-25, Астана-26, Астана-27, Астана-28, Астана-29, Астана-30, Астана-31, Астана-32, Астана-33, Астана-34, Астана-35, Астана-36, Астана-37, Астана-38, Астана-39, Астана-40, Астана-41, Астана-42, Астана-43, Астана-44, Астана-45, Астана-46, Астана-47, Астана-48, Астана-49, Астана-50, Астана-51, Астана-52, Астана-53, Астана-54, Астана-55, Астана-56, Астана-57, Астана-58, Астана-59, Астана-60, Астана-61, Астана-62, Астана-63, Астана-64, Астана-65, Астана-66, Астана-67, Астана-68, Астана-69, Астана-70, Астана-71, Астана-72, Астана-73, Астана-74, Астана-75, Астана-76, Астана-77, Астана-78, Астана-79, Астана-80, Астана-81, Астана-82, Астана-83, Астана-84, Астана-85, Астана-86, Астана-87, Астана-88, Астана-89, Астана-90, Астана-91, Астана-92, Астана-93, Астана-94, Астана-95, Астана-96, Астана-97, Астана-98, Астана-99, Астана-100, Астана-101, Астана-102, Астана-103, Астана-104, Астана-105, Астана-106, Астана-107, Астана-108, Астана-109, Астана-110, Астана-111, Астана-112, Астана-113, Астана-114, Астана-115, Астана-116, Астана-117, Астана-118, Астана-119, Астана-120, Астана-121, Астана-122, Астана-123, Астана-124, Астана-125, Астана-126, Астана-127, Астана-128, Астана-129, Астана-130, Астана-131, Астана-132, Астана-133, Астана-134, Астана-135, Астана-136, Астана-137, Астана-138, Астана-139, Астана-140, Астана-141, Астана-142, Астана-143, Астана-144, Астана-145, Астана-146, Астана-147, Астана-148, Астана-149, Астана-150, Астана-151, Астана-152, Астана-153, Астана-154, Астана-155, Астана-156, Астана-157, Астана-158, Астана-159, Астана-160, Астана-161, Астана-162, Астана-163, Астана-164, Астана-165, Астана-166, Астана-167, Астана-168, Астана-169, Астана-170, Астана-171, Астана-172, Астана-173, Астана-174, Астана-175, Астана-176, Астана-177, Астана-178, Астана-179, Астана-180, Астана-181, Астана-182, Астана-183, Астана-184, Астана-185, Астана-186, Астана-187, Астана-188, Астана-189, Астана-190, Астана-191, Астана-192, Астана-193, Астана-194, Астана-195, Астана-196, Астана-197, Астана-198, Астана-199, Астана-200, Астана-201, Астана-202, Астана-203, Астана-204, Астана-205, Астана-206, Астана-207, Астана-208, Астана-209, Астана-210, Астана-211, Астана-212, Астана-213, Астана-214, Астана-215, Астана-216, Астана-217, Астана-218, Астана-219, Астана-220, Астана-221, Астана-222, Астана-223, Астана-224, Астана-225, Астана-226, Астана-227, Астана-228, Астана-229, Астана-230, Астана-231, Астана-232, Астана-233, Астана-234, Астана-235, Астана-236, Астана-237, Астана-238, Астана-239, Астана-240, Астана-241, Астана-242, Астана-243, Астана-244, Астана-245, Астана-246, Астана-247, Астана-248, Астана-249, Астана-250, Астана-251, Астана-252, Астана-253, Астана-254, Астана-255, Астана-256, Астана-257, Астана-258, Астана-259, Астана-260, Астана-261, Астана-262, Астана-263, Астана-264, Астана-265, Астана-266, Астана-267, Астана-268, Астана-269, Астана-270, Астана-271, Астана-272, Астана-273, Астана-274, Астана-275, Астана-276, Астана-277, Астана-278, Астана-279, Астана-280, Астана-281, Астана-282, Астана-283, Астана-284, Астана-285, Астана-286, Астана-287, Астана-288, Астана-289, Астана-290, Астана-291, Астана-292, Астана-293, Астана-294, Астана-295, Астана-296, Астана-297, Астана-298, Астана-299, Астана-300, Астана-301, Астана-302, Астана-303, Астана-304, Астана-305, Астана-306, Астана-307, Астана-308, Астана-309, Астана-310, Астана-311, Астана-312, Астана-313, Астана-314, Астана-315, Астана-316, Астана-317, Астана-318, Астана-319, Астана-320, Астана-321, Астана-322, Астана-323, Астана-324, Астана-325, Астана-326, Астана-327, Астана-328, Астана-329, Астана-330, Астана-331, Астана-332, Астана-333, Астана-334, Астана-335, Астана-336, Астана-337, Астана-338, Астана-339, Астана-340, Астана-341, Астана-342, Астана-343, Астана-344, Астана-345, Астана-346, Астана-347, Астана-348, Астана-349, Астана-350, Астана-351, Астана-352, Астана-353, Астана-354, Астана-355, Астана-356, Астана-357, Астана-358, Астана-359, Астана-360, Астана-361, Астана-362, Астана-363, Астана-364, Астана-365, Астана-366, Астана-367, Астана-368, Астана-369, Астана-370, Астана-371, Астана-372, Астана-373, Астана-374, Астана-375, Астана-376, Астана-377, Астана-378, Астана-379, Астана-380, Астана-381, Астана-382, Астана-383, Астана-384, Астана-385, Астана-386, Астана-387, Астана-388, Астана-389, Астана-390, Астана-391, Астана-392, Астана-393, Астана-394, Астана-395, Астана-396, Астана-397, Астана-398, Астана-399, Астана-400, Астана-401, Астана-402, Астана-403, Астана-404, Астана-405, Астана-406, Астана-407, Астана-408, Астана-409, Астана-410, Астана-411, Астана-412, Астана-413, Астана-414, Астана-415, Астана-416, Астана-417, Астана-418, Астана-419, Астана-420, Астана-421, Астана-422, Астана-423, Астана-424, Астана-425, Астана-426, Астана-427, Астана-428, Астана-429, Астана-430, Астана-431, Астана-432, Астана-433, Астана-434, Астана-435, Астана-436, Астана-437, Астана-438, Астана-439, Астана-440, Астана-441, Астана-442, Астана-443, Астана-444, Астана-445, Астана-446, Астана-447, Астана-448, Астана-449, Астана-450, Астана-451, Астана-452, Астана-453, Астана-454, Астана-455, Астана-456, Астана-457, Астана-458, Астана-459, Астана-460, Астана-461, Астана-462, Астана-463, Астана-464, Астана-465, Астана-466, Астана-467, Астана-468, Астана-469, Астана-470, Астана-471, Астана-472, Астана-473, Астана-474, Астана-475, Астана-476, Астана-477, Астана-478, Астана-479, Астана-480, Астана-481, Астана-482, Астана-483, Астана-484, Астана-485, Астана-486, Астана-487, Астана-488, Астана-489, Астана-490, Астана-491, Астана-492, Астана-493, Астана-494, Астана-495, Астана-496, Астана-497, Астана-498, Астана-499, Астана-500, Астана-501, Астана-502, Астана-503, Астана-504, Астана-505, Астана-506, Астана-507, Астана-508, Астана-509, Астана-510, Астана-511, Астана-512, Астана-513, Астана-514, Астана-515, Астана-516, Астана-517, Астана-518, Астана-519, Астана-520, Астана-521, Астана-522, Астана-523, Астана-524, Астана-525, Астана-526, Астана-527, Астана-528, Астана-529, Астана-530, Астана-531, Астана-532, Астана-533, Астана-534, Астана-535, Астана-536, Астана-537, Астана-538, Астана-539, Астана-540, Астана-541, Астана-542, Астана-543, Астана-544, Астана-545, Астана-546, Астана-547, Астана-548, Астана-549, Астана-550, Астана-551, Астана-552, Астана-553, Астана-554, Астана-555, Астана-556, Астана-557, Астана-558, Астана-559, Астана-560, Астана-561, Астана-562, Астана-563, Астана-564, Астана-565, Астана-566, Астана-567, Астана-568, Астана-569, Астана-570, Астана-571, Астана-572, Астана-573, Астана-574, Астана-575, Астана-576, Астана-577, Астана-578, Астана-579, Астана-580, Астана-581, Астана-582, Астана-583, Астана-584, Астана-585, Астана-586, Астана-587, Астана-588, Астана-589, Астана-590, Астана-591, Астана-592, Астана-593, Астана-594, Астана-595, Астана-596, Астана-597, Астана-598, Астана-599, Астана-600, Астана-601, Астана-602, Астана-603, Астана-604, Астана-605, Астана-606, Астана-607, Астана-608, Астана-609, Астана-610, Астана-611, Астана-612, Астана-613, Астана-614, Астана-615, Астана-616, Астана-617, Астана-618, Астана-619, Астана-620, Астана-621, Астана-622, Астана-623, Астана-624, Астана-625, Астана-626, Астана-627, Астана-628, Астана-629, Астана-630, Астана-631, Астана-632, Астана-633, Астана-634, Астана-635, Астана-636, Астана-637, Астана-638, Астана-639, Астана-640, Астана-641, Астана-642, Астана-643, Астана-644, Астана-645, Астана-646, Астана-647, Астана-648, Астана-649, Астана-650, Астана-651, Астана-652, Астана-653, Астана-654, Астана-655, Астана-656, Астана-657, Астана-658, Астана-659, Астана-660, Астана-661, Астана-662, Астана-663, Астана-664, Астана-665, Астана-666, Астана-667, Астана-668, Астана-669, Астана-670, Астана-671, Астана-672, Астана-673, Астана-674, Астана-675, Астана-676, Астана-677, Астана-678, Астана-679, Астана-680, Астана-681, Астана-682, Астана-683, Астана-684, Астана-685, Астана-686, Астана-687, Астана-688, Астана-689, Астана-690, Астана-691, Астана-692, Астана-693, Астана-694, Астана-695, Астана-696, Астана-697, Астана-698, Астана-699, Астана-700, Астана-701, Астана-702, Астана-703, Астана-704, Астана-705, Астана-706, Астана-707, Астана-708, Астана-709, Астана-710, Астана-711, Астана-712, Астана-713, Астана-714, Астана-715, Астана-716, Астана-717, Астана-718, Астана-719, Астана-720, Астана-721, Астана-722, Астана-723, Астана-724, Астана-725, Астана-726, Астана-727, Астана-728, Астана-729, Астана-730, Астана-731, Астана-732, Астана-733, Астана-734, Астана-735, Астана-736, Астана-737, Астана-738, Астана-739, Астана-740, Астана-741, Астана-742, Астана-743, Астана-744, Астана-745, Астана-746, Астана-747, Астана-748, Астана-749, Астана-750, Астана-751, Астана-752, Астана-753, Астана-754, Астана-755, Астана-756, Астана-757, Астана-758, Астана-759, Астана-760, Астана-761, Астана-762, Астана-763, Астана-764, Астана-765, Астана-766, Астана-767, Астана-768, Астана-769, Астана-770, Астана-771, Астана-772, Астана-773, Астана-774, Астана-775, Астана-776, Астана-777, Астана-778, Астана-779, Астана-780, Астана-781, Астана-782, Астана-783, Астана-784, Астана-785, Астана-786, Астана-787, Астана-788, Астана-789, Астана-790, Астана-791, Астана-792, Астана-793, Астана-794, Астана-795, Астана-796, Астана-797, Астана-798, Астана-799, Астана-800, Астана-801, Астана-802, Астана-803, Астана-804, Астана-805, Астана-806, Астана-807, Астана-808, Астана-809, Астана-810, Астана-811, Астана-812, Астана-813, Астана-814, Астана-815, Астана-816, Астана-817, Астана-818, Астана-819, Астана-820, Астана-821, Астана-822, Астана-823, Астана-824, Астана-825, Астана-826, Астана-827, Астана-828, Астана-829, Астана-830, Астана-831, Астана-832, Астана-833, Астана-834, Астана-835, Астана-836, Астана-837, Астана-838, Астана-839, Астана-840, Астана-841, Астана-842, Астана-843, Астана-844, Астана-845, Астана-846, Астана-847, Астана-848, Астана-849, Астана-850, Астана-851, Астана-852, Астана-853, Астана-854, Астана-855, Астана-856, Астана-857, Астана-858, Астана-859, Астана-860, Астана-861, Астана-862, Астана-863, Астана-864, Астана-865, Астана-866, Астана-867, Астана-868, Астана-869, Астана-870, Астана-871, Астана-872, Астана-873, Астана-874, Астана-875, Астана-876, Астана-877, Астана-878, Астана-879, Астана-880, Астана-881, Астана-882, Астана-883, Астана-884, Астана-885, Астана-886, Астана-887, Астана-888, Астана-889, Астана-890, Астана-891, Астана-892, Астана-893, Астана-894, Астана-895, Астана-896, Астана-897, Астана-898, Астана-899, Астана-900, Астана-901, Астана-902, Астана-903, Астана-904, Астана-905, Астана-906, Астана-907, Астана-908, Астана-909, Астана-910, Астана-911, Астана-912, Астана-913, Астана-914, Астана-915, Астана-916, Астана-917, Астана-918, Астана-919, Астана-920, Астана-921, Астана-922, Астана-923, Астана-924, Астана-925, Астана-926, Астана-927, Астана-928, Астана-929, Астана-930, Астана-931, Астана-932, Астана-933, Астана-934, Астана-935, Астана-936, Астана-937, Астана-938, Астана-939, Астана-940, Астана-941, Астана-942, Астана-943, Астана-944, Астана-945, Астана-946, Астана-947, Астана-948, Астана-949, Астана-950, Астана-951, Астана-952, Астана-953, Астана-954, Астана-955, Астана-956, Астана-957, Астана-958, Астана-959, Астана-960, Астана-961, Астана-962, Астана-963, Астана-964, Астана-965, Астана-966, Астана-967, Астана-968, Астана-969, Астана-970, Астана-971, Астана-972, Астана-973, Астана-974, Астана-975, Астана-976, Астана-977, Астана-978, Астана-979, Астана-980, Астана-981, Астана-982, Астана-983, Астана-984, Астана-985, Астана-986, Астана-987, Астана-988, Астана-989, Астана-990, Астана-991, Астана-992, Астана-993, Астана-994, Астана-995, Астана-996, Астана-997, Астана-998, Астана-999, Астана-1000, Астана-1001, Астана-1002, Астана-1003, Астана-1004, Астана-1005, Астана-1006, Астана-1007, Астана-1008, Астана-1009, Астана-1010, Астана-1011, Астана-1012, Астана-1013, Астана-1014, Астана-1015, Астана-1016, Астана-1017, Астана-1018, Астана-1019, Астана-1020, Астана-1021, Астана-1022, Астана-1023, Астана-1024, Астана-1025, Астана-1026, Астана-1027, Астана-1028, Астана-1029, Астана-1030, Астана-1031, Астана-1032, Астана-1033, Астана-1034, Астана-1035, Астана-1036, Астана-1037, Астана-1038, Астана-1039, Астана-1040, Астана-1041, Астана-1042, Астана-1043, Астана-1044, Астана-1045, Астана-1046, Астана-1047, Астана-1048, Астана-1049, Астана-1050, Астана-1051, Астана-1052, Астана-1053, Астана-1054, Астана-1055, Астана-1056, Астана-1057, Астана-1058, Астана-1059, Астана-1060, Астана-1061, Астана-1062, Астана-1063, Астана-1064, Астана-1065, Астана-1066, Астана-1067, Астана-1068, Астана-1069, Астана-1070, Астана-1071, Астана-1072, Астана-1073, Астана-1074, Астана-1075, Астана-1076, Астана-1077, Астана-1078, Астана-1079, Астана-1080, Астана-1081, Астана-1082, Астана-1083, Астана-1084, Астана-1085, Астана-1086, Астана-1087, Астана-1088, Астана-1089, Астана-1090, Астана-1091, Астана-1092, Астана-1093, Астана-1094, Астана-1095, Астана-1096, Астана-1097, Астана-1098, Астана-1099, Астана-1100, Астана-1101, Астана-1102, Астана-1103, Астана-1104, Астана-1105, Астана-1106, Астана-1107, Астана-1108, Астана-1109, Астана-1110, Астана-1111, Астана-1112, Астана-1113, Астана-1114, Астана-1115, Астана-1116, Астана-1117, Астана-1118, Астана-1119, Астана-1120, Астана-1121, Астана-1122, Астана-1123, Астана-1124, Астана-1125, Астана-1126, Астана-1127, Астана-1128, Астана-1129, Астана-1130, Астана-1131, Астана-1132, Астана-1133, Астана-1134, Астана-1135, Астана-1136, Астана-1137, Астана-1138, Астана-1139, Астана-1140, Астана-1141, Астана-1142, Астана-1143, Астана-1144, Астана-1145, Астана-1146, Астана-1147, Астана-1148, Астана-1149, Астана-1150, Астана-1151, Астана-1152, Астана-1153, Астана-1154, Астана-1155, Астана-1156, Астана-1157, Астана-1158, Астана-1159, Астана-1160, Астана-1161, Астана-1162, Астана-1163, Астана-1164, Астана-1165, Астана-1166, Астана-1167, Астана-1168, Астана-1169, Астана-1170, Астана-1171, Астана-1172, Астана-1173, Астана-1174, Астана-1175, Астана-1176, Астана-1177, Астана-1178, Астана-1179, Астана-1180, Астана-1181, Астана-1182, Астана-1183, Астана-1184, Астана-1185, Астана-1186, Астана-1187, Астана-1188, Астана-1189, Астана-1190, Астана-1191, Астана-1192, Астана-1193, Астана-1194, Астана-1195, Астана-1196, Астана-1197, Астана-1198, Астана-1199, Астана-1200, Астана-1201, Астана-1202, Астана-1203, Астана-1204, Астана-1205, Астана-1206, Астана-1207, Астана-1208, Астана-1209, Астана-1210, Астана-1211, Астана-1212, Астана-1213, Астана-1214, Астана-1215, Астана-1216, Астана-1217, Астана-1218, Астана-1219, Астана-1220, Астана-1221, Астана-1222, Астана-1223, Астана-1224, Астана-1225, Астана-1226, Астана-1227, Астана-1228, Астана-1229, Астана-1230, Астана-1231, Астана-1232, Астана-1233, Астана-1234, Астана-1235, Астана-1236, Астана-1237, Астана-1238, Астана-1239, Астана-1240, Астана-1241, Астана-1242, Астана-1243, Астана-1244, Астана-1245, Астана-1246, Астана-1247, Астана-1248, Астана-1249, Астана-1250, Астана-1251, Астана-1252, Астана-1253, Астана-1254, Астана-1255, Астана-1256, Астана-1257, Астана-1258, Астана-1259, Астана-1260, Астана-1261, Астана-1262, Астана-1263, Астана-1264, Астана-1265, Астана-1266, Астана-1267, Астана-1268, Астана-1269, Астана-1270, Астана-1271, Астана-1272, Астана-1273, Астана-1274, Астана-1275, Астана-1276, Астана-1277, Астана-1278, Астана-1279, Астана-1280, Астана-1281, Астана-1282, Астана-1283, Астана-1284, Астана-1285, Астана-1286, Астана-1287, Астана-1288, Астана-1289, Астана-1290, Астана-1291, Астана-1292, Астана-1293, Астана-1294, Астана-1295, Астана-1296, Астана-1297, Астана-1298, Астана-1299, Астана-1300, Астана-1301, Астана-1302, Астана-1303, Астана-1304, Астана-1305, Астана-1306, Астана-1307, Астана-1308, Астана-1309, Астана-1310, Астана-1311, Астана-1312, Астана-1313, Астана-1314, Астана-1315, Астана-1316, Астана-1317, Астана-1318, Астана-1319, Астана-1320, Астана-1321, Астана-1322, Астана-1323, Астана-1324, Астана-1325, Астана-1326, Астана-1327, Астана-1328, Астана-1329, Астана-1330, Астана-1331, Астана-1332, Астана-1333, Астана-1334, Астана-1335, Астана-1336, Астана-1337, Астана-1338, Астана-1339, Астана-134

Автомобильный транспорт														
8	Увеличение количества автовокзалов и автостанций, соответствующих национальному стандарту	Ед.	*	*	МИО, МИИР	0	7	16	23	37	37	*	*	*
Аэропортовая инфраструктура и воздушный транспорт														
9	Количество отделенных населенных пунктов и районных центров, имеющих аэропорты МВП	Ед.	*	*	МИИР	4	4	5	10	14	16	*	*	*
10	Транспортная мобильность (подвижность) населения на 1 человека в год (* на воздушном транспорте)	Кол-во поезд./ чел./ год	*	*	МИИР	0,44	0,45	0,46	0,47	0,48	0,49	*	*	*
Мероприятия														
Автодорожная инфраструктура														
1	Реконструкция и проектно-изыскательские работы коридора Центр – Юг автомобильной дороги «Нур-Султан – Караганды – Балхаш – Бурыйбайтал – Курты – Кашаган» 955 км (переходящий проект)	млн. тенге	акт	акт	МИИР, АО «НК «КазАвтоЖол» (по согласованию)	61 866	89 444	49 613	16 306	33 486	33 749	284 465	Всего, в том числе:	233
						17 013	14 944	19 613	16 306	33 749	135 112	соф. прав. займы под госгарантию	003/004	
						38 125	63 325	25 500	0 0	0 0	126 950	прав. займы из РБ	003/016	
						6 728	11 175	4 500	0 0	0 0	22 403	соф. прав. займов из РБ	003/016	
2	Реконструкция и проектно-изыскательские работы Центра – Восток с обходами гг. Павлодар, Семей и Усть-Каменогорск), 116,5 км (переходящий проект)	млн. тенге	акт	акт	МИИР, АО «НК «КазАвтоЖол» (по согласованию)	15 000	7 641	0 0	0 0	0 0	22 641	РБ	003/005	
3	Реконструкция и проектно-изыскательские работы автодороги «Тальдыкорган – Усть-Каменогорск» 753 км (переходящий проект)	млн. тенге	акт	акт	МИИР, АО «НК «КазАвтоЖол» (по согласованию)	13 546	11 567	8 269	25 306	24 923	24 510	108 121	соф. займов под госгарантию	233
4	Реконструкция автомобильной дороги республиканского значения «Гр. РФ (на Орск) – Актобе – Атырау – гр. РФ (на Астрахань)», 722 км (переходящий проект)	млн. тенге	акт	акт	МИИР, АО «НК «КазАвтоЖол» (по согласованию)	37 527	51 676	784 811	18 411	19 820	19 167	170 387	всего, в том числе:	233
						7 677	12 397	23 784	18 411	19 820	19 167	101 258	соф. займов под госгарантию	003/004
						16 071	25 446	0 0	0 0	0 0	41 518	прав. займы из РБ	003/016	
						1 929	3 054	0 0	0 0	0 0	4 982	соф. прав. займов из РБ	003/016	
						11 850	10 279	0 0	0 0	0 0	22 629	РБ	003/005	
5	Реконструкция и проектно-изыскательские работы автодороги «Мерке – Бурыйбайтал», 266 км (переходящий проект)	млн. тенге	акт	акт	МИИР, АО «НК «КазАвтоЖол» (по согласованию)	4 808	4 049	3 311	8 052	7 930	7 798	35 946	соф. займов под госгарантию	233
6	Реконструкция и проектно-изыскательские работы автомобильной дороги республиканского значения «Астана – Петропавловск» транзитного коридора «Боровое – Кокшетау – Петропавловск – граница РФ», 75 км (переходящий проект)	млн. тенге	акт	акт	МИИР, АО «НК «КазАвтоЖол» (по согласованию)	11 500	5 259	0 0	0 0	0 0	16 759	РБ	003/005	
7	Реконструкция и проектно-изыскательские работы автодороги республиканского значения «граница РФ (на Омск) – Майжаршай (выход на КНР), через гг. Павлодар, Семей» участок «Калпабату – Майжаршай», 415 км (переходящий проект)	млн. тенге	акт	акт	МИИР, АО «НК «КазАвтоЖол» (по согласованию)	7 645	6 540	4 661	13 812	13 602	13 377	59 637	соф. займов под госгарантию	233
8	Строительство и проектно-изыскательские работы автомобильной дороги республиканского значения «Юго-Западный обход г. Астана», 34,4 км (переходящий проект)	млн. тенге	акт	акт	МИИР, АО «НК «КазАвтоЖол» (по согласованию)	2 103	3 193	1 844	5 894	5 806	5 710	24 551	соф. займов под госгарантию	233
9	Реконструкция и проектно-изыскательские работы автомобильной дороги «Алматы – Усть-Каменогорск» с обходами п. Балтыш и Байтуй), 17 км (переходящий проект)	млн. тенге	акт	акт	МИИР, АО «НК «КазАвтоЖол» (по согласованию)	2 000	7 000	0 0	0 0	0 0	9 000	РБ	003/005	
10	Реконструкция и проектно-изыскательские работы автодороги «Уральск – Отар», 96 км (переходящий проект)	млн. тенге	акт	акт	МИИР, АО «НК «КазАвтоЖол» (по согласованию)	13 000	7 000	2 000	0 0	0 0	22 000	Всего, в том числе:	003/004	
						11 050	5 950	1 700	0 0	0 0	18 700	прав. займы из РБ	003/016	
						1 950	1 050	300 0	0 0	0 0	3 300	соф. прав. займов из РБ	003/016	
11	Реконструкция и проектно-изыскательские работы автомобильной дороги республиканского значения «Усть-Каменогорск – Зыряновск – Катон-Карагай – Рахмановские ключи», 32 км (переходящий проект)	млн. тенге	акт	акт	МИИР, АО «НК «КазАвтоЖол» (по согласованию)	4 592	0 0	0 0	0 0	0 0	4 592	РБ	003/005	
12	Реконструкция и проектно-изыскательские работы автомобильной дороги республиканского значения «Костанай – Карабутаг», 114 км (переходящий проект)	млн. тенге	акт	акт	МИИР, АО «НК «КазАвтоЖол» (по согласованию)	11 047	7 839	0 0	0 0	0 0	18 886	РБ	003/005	
13	Реконструкция и проектно-изыскательские работы автомобильной дороги республиканского значения «Ушарал – Достык», 184 км (переходящий проект)	млн. тенге	акт	акт	МИИР, АО «НК «КазАвтоЖол» (по согласованию)	10 710	8 483	0 0	0 0	0 0	19 193	РБ	003/005	
14	Реконструкция и проектно-изыскательские работы автодороги «Уральск – гр. РФ (на Оренбург)», 144 км (новый проект)	млн. тенге	акт	акт	МИИР, АО «НК «КазАвтоЖол» (по согласованию)	3 704	6 702	1 177	1 063	1 066	4 264	17 976	соф. займов под госгарантию	233
15	Реконструкция проспекта Кабанбай-батыра от транспортного кольца «Астан-Жулдызы» до международного аэропорта Нурсултана Назарбаева, 6,4 км (новый проект)	млн. тенге	акт	акт	МИИР, АО «НК «КазАвтоЖол» (по согласованию)	2 468	250	257	251	251	1 005	4 483	соф. займов под госгарантию	233

16	Реконструкция и проектно-изыскательские работы коридора Центр-Запад участок «Астана – Аркалык – Торгай – Иргиз – Шалкар – Кандыгаши», 1273 км (новый проект)	млн. тенге	акт	акт	МИИР, АО «НК «КазАвтоЖол» (по согласованию)	1 000 000	10 000 850	70 169	145 075	111 725	347 969	Всего, в том числе:	003/004	
						850	8 500	8 500	55 872	124 680	18 400	прав. займы из РБ	003/016	
						150	1 500	1 500	7 476	18 689	11 528	соф. прав. займов из РБ	003/016	
						0	0	0	6 821	1 706	10 232	соф. займов под госгарантию	233	
17	Реконструкция и проектно-изыскательские работы автомобильной дороги республиканского значения «Уральск – Атырау» 500 км (новый проект)	млн. тенге	акт	акт	МИИР, АО «НК «КазАвтоЖол» (по согласованию)	206	2 855	4 545	5 000	5 000	5 000	22 606	РБ	003/005
18	Реконструкция и проектно-изыскательские работы автомобильной дороги республиканского значения «Туркестан – Кентау» с обходом г. Туркестан, 74 км (новый проект)	млн. тенге	акт	акт	МИИР, АО «НК «КазАвтоЖол» (по согласованию)	0	0	0	9 000	0	0	9 000	Всего, в том числе:	003/016
						0	0	0	1 350	0	0	1 350	соф. прав. займов из РБ	003/016
						0	0	0	7 650	0	0	7 650	прав. займы из РБ	003/004
19	Реконструкция и проектно-изыскательские работы автомобильной дороги республиканского значения «Павлодар – Усть-Каменогорск – гр. РФ, участок «Кзылорда – Жезказган – Караганды» 925 км (новый проект)	млн. тенге	акт	акт	МИИР, АО «НК «КазАвтоЖол» (по согласованию)	0	0	0	52 200	16 800	15 900	84 900	Всего, в т.ч. соф. займов под госгарантию	233
						0	0	0	7 200	1 800	900	900	соф. займов под госгарантию	003/005
						0	0	0	45 000	15 000	15 000	75 000	РБ	003/005
20	Реконструкция и проектно-изыскательские работы автомобильной дороги республиканского значения «Жезказган – Аркалык – Петропавловск» с обходом г. Петропавловск, 929 км (новый проект)	млн. тенге	акт	акт	МИИР, АО «НК «КазАвтоЖол» (по согласованию)	0	0	0	10 000	1 000	25 000	36 000	РБ	003/005
21	Реконструкция и проектно-изыскательские работы автомобильной дороги республиканского значения «Караганда – Аягыз», 691 км (новый проект)	млн. тенге	акт	акт	МИИР, АО «НК «КазАвтоЖол» (по согласованию)	0	0	0	15 000	1 000	1 000	17 000	РБ	003/005
22	Реконструкция и проектно-изыскательские работы автомобильной дороги республиканского значения «Актобе – Карабутаг – Ул-Гайсыя», 273 км (новый проект)	млн. тенге	акт	акт	МИИР, АО «НК «КазАвтоЖол» (по согласованию)	0	0	0	10 000	1 000	1 000	12 000	РБ	003/005
23	Реконструкция и проектно-изыскательские работы автомобильной дороги республиканского значения «Семей – гр. РФ (на Барнаул)», 111 км (новый проект)	млн. тенге	акт	акт	МИИР, АО «НК «КазАвтоЖол» (по согласованию)	0	0	0	25 000	1 000	0	26 000	РБ	003/005
24	Реконструкция и проектно-изыскательские работы автомобильной дороги республиканского значения «Кулсары – Мукур с обходом Кулсары», 175 км (новый проект)	млн. тенге	акт	акт	МИИР, АО «НК «КазАвтоЖол» (по согласованию)	0	0	0	0	0	0	0	не определен	
25	Реконструкция и проектно-изыскательские работы автомобильной дороги республиканского значения «Атбасар – Костанай – гр. РФ», 595 км (новый проект)	млн. тенге	акт	акт	МИИР, АО «НК «КазАвтоЖол» (по согласованию)	0	0	0	0	0	0	0	не определен	
26	Строительство и проектно-изыскательские работы автомобильной дороги республиканского значения «Бозой – Бейнеу», 258 км (новый проект)	млн. тенге	акт	акт	МИИР, АО «НК «КазАвтоЖол» (по согласованию)	0	0	0	0	0	0	0	не определен	
27	Строительство и проектно-изыскательские работы автомобильной дороги республиканского значения «Шалкар – Бозой – гр. Узбекистана», 242 км (новый проект)	млн. тенге	акт	акт	МИИР, АО «НК «КазАвтоЖол» (по согласованию)	0	0	0	42 700	42 700	24 400	109 800	РБ	003/005
28	Реконструкция и проектно-изыскательские работы автомобильной дороги республиканского значения «Семей – Усть-Каменогорск», 195 км (новый проект)	млн. тенге	акт	акт	МИИР, АО «НК «КазАвтоЖол» (по согласованию)	0	0	0	7 800	32 858	32 857	73 515	РБ	003/005
29	Строительство и проектно-изыскательские работы автомобильной дороги республиканского значения «Юго-Западный обход г. Шымкент», 48 км (новый проект)	млн. тенге	акт	акт	МИИР, АО «НК «КазАвтоЖол» (по согласованию)	0	0	0	0	0	0	0	ГЧП	
30	Строительство и проектно-изыскательские работы автомобильной дороги республиканского значения «Обход г. Сарыагаш – выход на Республику Узбекистан через пункт пропуска Юкюк-Слея», 102 км (новый проект)	млн. тенге	акт	акт	МИИР, АО «НК «КазАвтоЖол» (по согласованию)	0	0	0	0	0	0	0	ГЧП	
31	Капитальный и средний ремонт автомобильных дорог республиканского значения	млн. тенге	акт	акт	МИИР, АО «Казавтожол» (по согласованию)	86 000	88 000	90 000	100 000	105 000	110 000	579 000	РБ	091/100
32	Строительство, реконструкция и ремонт автомобильных дорог областного и районного значения	млн. тенге	акт	акт	МИИР, МИО	233 271	210 000	220 000	230 000	240 000	250 000	1 383 271	Всего, в том числе:	091/103, 091/104
						116 635	105 000	110 000	115 000	120 000	125 691	691 635	РБ	091/103, 091/104
						116 635	105 000	110 000	115 000	120 000	125 691	691 635	МБ	
Автомобильный транспорт														
33	Строительство 2 автовокзалов в г. Нур-Султане	млн. тенге	акт	акт	акимат г. Нур-Султана	0,0	3 000,0	0,0	0,0	0,0	0,0	3 000,0	ГЧП	
34	Строительство автовокзала в г. Талдыкоргане	млн. тенге	акт	акт	акимат Алматинской области	0,0	312,0	312,0	313,0	313,0	0,0	1 250,0	ГЧП	

35	Строительство автостанции в с. Кеген Алматинской области	млн. тенге	акт	акт	акимат Алматинской области	0,0	0,0	0,0	25,0	27,0	0,0	52,0	ГЧП	
36	Строительство автостанции в с. Баканас Алматинской области	млн. тенге	акт	акт	акимат Алматинской области	0,0	0,0	25,0	26,9	0,0	0,0	51,9	ГЧП	
37	Строительство 14 пунктов обслуживания пассажиров в Алматинской области	млн. тенге	акт	акт	акимат Алматинской области	0,0	6,0	12,0	12,0	12,0	0,0	42,0	МБ	
38	Строительство 6 пунктов обслуживания пассажиров в Атырауской области	млн. тенге	акт	акт	акимат Атырауской области	0,0	0,0	9,0	9,0	0,0	0,0	18,0	МБ	
39	Строительство пункта обслуживания пассажиров в ВКО	млн. тенге	акт	акт	акимат ВКО	0,0	0,0	0,0	2,0	2,0	0,0	4,0	ЧИ	
40	Строительство автостанции в г. Аксай ЭКО	млн. тенге	акт	акт	акимат ЭКО	0,0	150,0	0,0	0,0	0,0	0,0	150,0	ЧИ	
41	Строительство автостанции в п. Шынылы Казылардидинской области	млн. тенге	акт	акт	акимат Кзылординской области	0,0	25,0	25,0	30,0	0,0	0,0	80,0	ЧИ	
42	Строительство автовокзала в г. Актау	млн. тенге	акт	акт	акимат Мангистауской области	0,0	741,0	741,0	0,0	0,0	0,0	1 482,0	ГЧП	
43	Строительство автостанции в Караянском районе Мангистауской области	млн. тенге	акт	акт	акимат Мангистауской области	0,0	0,0	0,0	50,0	55,0	0,0	105,0	ЧИ	
44	Строительство 12 пунктов обслуживания пассажиров в Мангистауской области	млн. тенге	акт	акт	акимат Мангистауской области	11,0	11,0	22,0	22,0	11,0	0,0	77,0	МБ	
45	Строительство автостанции в с. Актогай Павлодарской области	млн. тенге	акт	акт	акимат Павлодарской области	0,0	0,0	0,0	52,0	0,0	0,0	52,0	ЧИ	
Железнодорожная инфраструктура и железнодорожный транспорт														
46	Модернизация железнодорожного транзитного коридора «Достык – Актогай – Мойянты», в том числе:	млн. тенге	акт	акт	МИИР, АО «НК «КТЖ» (по согласованию)	0,0	0,0	0,0	0 000,0	90 000,0	121 293,0	213 293,0	РБ	
46.1	– строительство двухпутных вставок на участке «Достык – Актогай – Мойянты»	млн. тенге	акт	акт	МИИР, АО «НК «КТЖ» (по согласованию)	0,0	0,0	0,0	768,5	1 536,9	5 379,3	7 684,7	РБ	
46.2	– удлинение приемоотправных путей на 5 станциях	млн. тенге	акт	акт	МИИР, АО «НК «									

49	Строительство Международного аэропорта в городе Туркестан (стоимость затрат будет уточнена после получения госэкспертизы на проектно-документацию)	млн. тенге	акт приемочной комиссии 2020–2021 годы	акимат Туркестанской области	60 000,0	8 000,0	–	–	–	–	68 000,0	ЧИ	
50	Реконструкция аэровокзального комплекса аэропорта г. Костаная	млн. тенге	акт приемочной комиссии 2020–2021 годы	акимат Костанайской области	2 000,0	2 000,0	0,0	0,0	0,0	0,0	4 000,0	ЧИ	Всего
					1 500,0	1 500,0	0,0	0,0	0,0	0,0	3 000,0	ЧИ	
					500,0	500,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1 000,0	МБ	
51	Реконструкция аэровокзального комплекса аэропорта г. Уральска	млн. тенге	акт приемочной комиссии 2020 год	МИИР, ТОО «Международный аэропорт Уральска» (по согласованию)	1 900,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1 900,0	ЧИ	
52	Строительство нового пассажирского терминала аэропорта г. Кызылорды	млн. тенге	акт приемочной комиссии 2021–2022 годы	акимат Кызылординской области, МИИР	0,0	5 000,0	5 000,0	0,0	0,0	0,0	10 000,0	ЧИ	
53	Строительство нового пассажирского терминала аэропорта г. Шымкента	млн. тенге	акт приемочной комиссии 2021–2022 годы	акимат г. Шымкент, МИИР	0,0	8 500,0	8 500,0	0,0	0,0	0,0	17 000,0	ЧИ	
54	Реконструкция аэровокзального комплекса аэропорта г. Атырау	млн. тенге	акт приемочной комиссии 2023 – 2024 годы	акимат Атырауской области, МИИР	0,0	0,0	0,0	6 000,0	6 000,0	0,0	12 000,0	ЧИ	
55	Реконструкция ВПП аэродрома аэропорта г. Усть-Каменогорска	млн. тенге	акт приемочной комиссии 2020–2021 годы	акимат ВКО	0,0	5 256,7	4 903,7	0,0	0,0	0,0	10 160,4	РБ	Всего
					0,0	4 753,0	4 400,0	0,0	0,0	0,0	9 153,0	РБ	
					0,0	503,7	503,7	0,0	0,0	0,0	1 007,4	МБ	
56	Внесение предложений по капитальному ремонту ИВП-2 аэропорта города Алматы	Ед.	информация в МИИР 2021–2022 годы	акимат города Алматы	–	1,0	1,0	–	–	–	2,0	не требуется	
57	Внесение предложений по расширению действующего пассажирского терминала аэропорта города Алматы	Ед.	информация в МИИР 2021–2022 годы	акимат города Алматы	–	1,0	1,0	–	–	–	2,0	не требуется	
58	Строительство аэропорта МВЛ в населенном пункте Миялы Кызылординского района Атырауской области	млн. тенге	акт приемочной комиссии 2020–2023 годы	акимат Атырауской области, МИИР	0,0	250,0	250,0	0,0	0,0	0,0	500,0	МБ	
59	Строительство аэропорта МВЛ в населенном пункте Суондик Курмангазинского района Атырауской области	млн. тенге	акт приемочной комиссии 2020–2023 годы	акимат Атырауской области, МИИР	0,0	0,0	250,0	250,0	0,0	0,0	500,0	МБ	
60	Строительство аэропорта МВЛ в населенном пункте Кульсары Атырауской области	млн. тенге	акт приемочной комиссии 2020–2023 годы	акимат Атырауской области, МИИР	0,0	0,0	250,0	250,0	0,0	0,0	500,0	МБ	
61	Строительство аэродрома МВЛ в населенном пункте Жанбек Жанибекского района Западно-Казахстанской области	млн. тенге	акт приемочной комиссии 2020–2022 годы	акимат Западно-Казахстанской области, МИИР	0,0	0,0	250,0	250,0	0,0	0,0	500,0	МБ	
62	Строительство аэродрома МВЛ в населенном пункте Казталовка Казталовского района Западно-Казахстанской области	млн. тенге	акт приемочной комиссии 2020–2022 годы	акимат Западно-Казахстанской области, МИИР	0,0	0,0	250,0	250,0	0,0	0,0	500,0	МБ	
63	Строительство аэродрома МВЛ в населенном пункте Сайын Бокейординского района Западно-Казахстанской области	млн. тенге	акт приемочной комиссии 2020–2022 годы	акимат Западно-Казахстанской области, МИИР	0,0	0,0	250,0	250,0	0,0	0,0	500,0	МБ	
64	Строительство аэродрома МВЛ в населенном пункте Улеин-Нарын Восточно-Казахстанской области	млн. тенге	акт приемочной комиссии 2020–2022 годы	акимат Восточно-Казахстанской области, МИИР	0,0	0,0	0,0	250,0	250,0	0,0	500,0	МБ	
65	Строительство аэродрома МВЛ в городе Аркалык Костанайской области	млн. тенге	акт приемочной комиссии 2020–2022 годы	акимат Костанайской области, МИИР	0,0	0,0	0,0	0,0	250,0	250,0	500,0	МБ	
66	Строительство аэродрома МВЛ в населенном пункте Сарыагаш Туркестанской области	млн. тенге	акт приемочной комиссии 2020–2022 годы	акимат Туркестанской области, МИИР	0,0	0,0	250,0	250,0	0,0	0,0	500,0	МБ	
67	Строительство аэродрома МВЛ в населенном пункте Каркаралынский Карагандинской области	млн. тенге	акт приемочной комиссии 2020–2022 годы	акимат Карагандинской области, МИИР	0,0	0,0	0,0	250,0	250,0	0,0	500,0	МБ	
68	Строительство грунтового аэродрома МВЛ в населенном пункте Улытау	млн. тенге	акт приемочной комиссии 2020–2022 годы	акимат Карагандинской области, МИИР	0,0	0,0	0,0	250,0	250,0	0,0	500,0	МБ	

69	Строительство аэродрома МВЛ в населенном пункте Жанаозен Мангистауской области	млн. тенге	акт приемочной комиссии 2020 год	акимат Мангистауской области, МИИР	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	МБ	
70	Реконструкция взлетно-посадочной полосы аэродрома МВЛ в населенном пункте Урджар Восточно-Казахстанской области	млн. тенге	акт приемочной комиссии 2020–2023 годы	акимат Восточно-Казахстанской области, МИИР	2 850,0	2 850,0	0,0	0,0	0,0	0,0	5 700,0	МБ	
71	Реконструкция взлетно-посадочной полосы аэродрома МВЛ в населенном пункте Зайсан Восточно-Казахстанской области	млн. тенге	акт приемочной комиссии 2022–2023 годы	акимат Восточно-Казахстанской области, МИИР	0,0	0,0	600,0	600,0	0,0	0,0	1 200,0	МБ	
72	Реконструкция взлетно-посадочной полосы, рулежной дорожки и перрона со стоянками аэродрома МВЛ в населенном пункте Ушарал Алматинской области	млн. тенге	акт приемочной комиссии 2020–2021 годы	акимат Алматинской области, МИИР	5 000,0	2 500,0	0,0	0,0	0,0	0,0	7 500,0	МБ	
73	Реконструкция взлетно-посадочной полосы и здания аэродрома МВЛ в населенном пункте Шалкар Актюбинской области	млн. тенге	акт приемочной комиссии 2020–2023 годы	акимат Актюбинской области, МИИР	0,0	0,0	0,0	0,0	250,0	250,0	500,0	МБ	
74	Разработка и принятие отраслевой программы упоминченного органа в сфере гражданской авиации по развитию местных воздушных линий	Ед.	информация в МНЗ 2021–2022 годы	МИИР, МНЗ, МФ, акиматы областей, АО «НУХ «Байте-рек» (по согласованию), АО «БКС-Лизинг» (по согласованию)	–	1,0	1,0	–	–	–	–	не требуется	
75	Открытие новых авиасообщений, в том числе с мировыми финансовыми центрами	Ед.	регулярные авиарейсы 2020–2025 годы	АО «Эйр Астана» (по согласованию), МИИР, МИД	–	–	–	–	–	–	–	не требуется	
76	Внесение предложений по созданию производственно-технической базы для эксплуатации воздушных судов для региональных и местных воздушных линий в аэропорту городе Талдыкоргане	Ед.	информация в МИИР 2020–2021 годы	акимат Алматинской области	1,0	1,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,0	не требуется	
Морской и внутренний водный транспорт													
77	Проведение капитального ремонта судоподъемных шлюзов	млн. тенге	акт выполненных работ 2020–2022 годы	МИИР	1 890,9	2 656,1	1 355,6	1 261,5	1 820,4	1 475,1	10 459,6	РБ	
Задача 2. Содействие привлечению «Большого транзита» и реализации экспортной политики посредством развития эффективной транзитной, экспортной и логистической инфраструктуры													
Показатели прямых результатов													
Автомобильный транспорт													
1	Перевозка грузов в транзитном сообщении через территорию Республики Казахстан автомобильным транспортом	млн. тонн	*	МИИР	2	2,2	2,4	2,6	2,8	3	*	*	*
Железнодорожная инфраструктура и железнодорожный транспорт													
2	Перевозка грузов в транзитном сообщении через территорию Республики Казахстан железнодорожным транспортом	млн. тонн	*	МИИР	20,9	23,1	24,8	26,7	26,8	26,9	*	*	*
2.1	в том числе в контейнерах	тыс. ДФБ	*	МИИР	1 108	1 362	1 498	1 649	1 655	1 661	*	*	*
Морской и внутренний водный транспорт													
3	Перевалка транзитных грузов в морских портах Республики Казахстан	млн. тонн	*	МИИР	0,4	0,6	0,8	1,0	1,2	1,4	*	*	*
Общотраслевые направления													
4	Перевозка грузов в транзитном сообщении через территорию Республики Казахстан	млн. тонн	*	МИИР	23,3	25,9	28,0	30,3	30,8	31,3	*	*	*
5	Средняя пропускная способность автомобильных пунктов пропуска на внешней границе Республики Казахстан	Ед. грузовых АТС/сутки	*	МИИР	1 200	1 250	1 400	1 450	1 600	2 000	*	*	*
6	Объем перевозок товаров электронной коммерции в международном транзите	млн. ед.	*	МИИР	83,3	98,8	148,2	222,3	333,4	500,1	*	*	*
7	Количество экспортно-ориентированных предприятий, использующих современные технологии обработки грузов в контейнерах	Ед.	*	МИИР	5	6	7	8	9	10	*	*	*
Мероприятия													
78	Реконструкция и модернизация автодорожных пунктов пропуска на внешней границе ЕАЭС (стоимость будет определена после разработки ТЭО)	млн. тенге	акт приемочной комиссии 2020–2025 годы	МФ, ПС, КНБ, МИИР, АО «НК «КазАвтомобиль» (по согласованию)	2	2	3	4	0	11	РБ, займы МФО		
79	Реконструкция и модернизация автодорожных пунктов пропуска на внутренней границе ЕАЭС (стоимость будет определена после разработки ТЭО), в т. ч.	ед.	акт приемочной комиссии 2020–2025 годы	МИИР, ПС, КНБ, АО «НК «КазАвтомобиль» (по согласованию)	1	0	4	5	7	8	25	РБ, займы МФО	
79.1	на казахстанско-российской границе	ед.					3	4	5	6	18		
79.2	на казахстанско-кыргызской границе	ед.			1		1	1	2	2	7		
80	Разработка и реализация мероприятий по гармонизации тарифной политики с морскими и железнодорожными администрациями сопредельных государств	Ед.	информация в ГРК 2020–2021 годы	МНЗ (созыв), МИИР, кМТФ (по согласованию), АО «НК «КТЖ» (по согласованию)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	не требуется	

81	Разработка и реализация комплекса мер по упрощению таможенных процедур для обеспечения свободы транзита (в том числе, связанных с осуществлением мультимодальных перевозок)	Ед.	информация в ГРК 2020–2021 годы	МФ, МИИР, МНЗ	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	не требуется
82	Разработка предложений о применении нулевой ставки НДС при таможенной очистке транзитных грузов на терминалах и складах временного хранения на территории Казахстана	Ед.	информация в ГРК 2020 год	МФ, МИИР, МНЗ	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	не требуется
83	Расширение перечня государств, гражданам которых предоставляется право безвизового пребывания на территории Республики Казахстан до 72 часов	Ед.	предложения в ГРК 2020 год	МИД, КНБ, МИИР	1,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	не требуется
84	Строительство транспортно-логистического центра в г. Нур-Султане	Ед.	акт приемочной комиссии 2021 год	акимат г. Нур-Султан, ТОО «Мир Круп» (по согласованию)	0	70	200	300	130	0	700	ЧИ	
85	Строительство мультимодального железнодорожного терминала на станции Достык	Млн. тенге	акт приемочной комиссии 2020–2022 годы	акимат Алматинской области, ТОО «Евро-ТранзитТерминал» (по согласованию)	0,0	440,0	3 860,0	0,0	0,0	0,0	300,0	ЧИ	
Задача 3. Повышение технологической, научно-методической и ресурсной обеспеченности инфраструктурного комплекса													
Показатели прямых результатов													
Автодорожная инфраструктура													
1	Обеспеченность автомобильных дорог республиканского значения объектами придорожного сервиса, соответствующими Национальному стандарту	%	*	МИИР, АО «НК «КазАвтомобиль» (по согласованию)	58	66	74	82	90	100	*	*	*
Аэропортовая инфраструктура и воздушный транспорт													
2	Разработка аэропортов, охваченных внедрением автоматизированных систем контроля отправки рейсов и управления расписанием полетов	Ед.	*	МИИР	5	6	9	11	12	15	*	*	*
3	Количество аэропортов, имеющих категорию ИКАО	Ед.	*	МИИР	17	18	18	19	19	19	*	*	*
Мероприятия													
86	Создание системы управления движением судов в порту Актау	млн. тенге	акт приемочной комиссии 2021–2022 годы	МИИР, МНЗ	0,0	225,0	625,0	0,0	0,0	0,0	850,0	РБ	
87	Разработка концепции проекта Закона Республики Казахстан «О железнодорожном транспорте» в новой редакции	Ед.	вынесение на рассмотрение МБК 2020–2021 годы	МИИР	1,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	не требуется	
88	Разработка и предложения по формированию законодательной и регулятивной среды для развития грузовых авиарейсов с применением беспилотных воздушных судов и летательных аппаратов	Ед.	информация в Правительстве РК 2020 год	МИИР	1,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	не требуется	
89	Выработка предложений по применению нулевой ставки НДС на железнодорожный тариф при экспортных перевозках в железнодорожно-воздушном сообщении через порт Актау	Ед.	информация в МИИР 2020 год	МФ, МНЗ	1,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	не требуется	
90	Актуализация стандартов обслуживания пассажиров на железнодорожном транспорте с учетом лучшей мировой практики	Ед.	информация в МИИР 2020–2021 годы	МИИР, АО «НК «КТЖ» (по согласованию)	1,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	не требуется	
91	Разработка изменений и дополнений в постановление Правительства РК от 14.01.2016 года № 13 «О некоторых вопросах реализации государственной поддержки инвестиций» в части включения отрасли морской индустрии (логистики) в перечень приоритетных видов деятельности и инвестиционных приоритетных проектов с предоставлением предусмотренных законодательством РК налоговых преференций	Ед.	информация в МИИР 2020 год	МИИР, МНЗ, МФ, НТП «Атамекен» (по согласованию)	1,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	не требуется	
92	разработка изменений и дополнений в действующее законодательство в части реализации концессии «Управление дорожными активами»	Ед.	информация в МИИР 2020 год	МИИР, МФ, МНЗ	1,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	не требуется	
93	Установка санитарно-гигиенических узлов (ГУ) на автомобильных дорогах республиканского значения	Ед.	акт приемочной комиссии 2020–2024 годы	АО «НК «КазАвтомобиль» (по согласованию), МИИР	0	40	50	55	65	87	297	требуется	
94	Разработка Комплексного плана развития отраслей транспорта на 2021–2030 годы	Ед.	план 2020 год	МИИР, НТП «Атамекен» (по согласованию), СТК «Kazlogistics» (по согласованию)	1,0	0	0	0	0	0	0	требуется	
95	Разработка плана совместных действий по улучшению позиций Республики Казахстан в рейтинге Индекса эффективности логистики Всемирного банка (LPI)	Ед.	план 2020–2025 годы	МИИР, МФ, СТК «Kazlogistics» (по согласованию)	1,0	0	1,0	0	1,0	0	3,0	требуется	

96	Разработка плана совместных действий МИИР РК и СТК «Kazlogistics» по дальнейшему развитию транспортно-логистического комплекса Казахстана	Ед.	план	2020-2025	МИИР, СТК «Kazlogistics» (по согласованию)	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	6.0	требуется
97	Внесение предложений по введению специальности «Комплексная транспортная логистика» в программу высших и средне-специальных учебных заведений Республики Казахстан	Ед.	информация в МОН	2020 год	СТК «Kazlogistics» (по согласованию), НПП «Атамекен» (по согласованию), МИИР	1.0	0	0	0	0	0	1.0	требуется
98	Совершенствование нормативно-технических документов для внедрения новых технологий и материалов в автомобильной отрасли	Ед.	приказ КАД МИИР РК	2020-2025 годы	КАД МИИР РК АО «КаздорНИИ»	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	6.0	В рамках финансирования по управлению автомобильными дорогами

Задача 4. Повышение экономической эффективности и конкурентоспособности субъектов транспортной инфраструктуры и перевозчиков

Показатели прямых результатов

Автомобильная инфраструктура

1	Доля платных самооплачиваемых автомобильных дорог республиканского значения в общей их протяженности	%	*	*	МИИР, АО «КазАвтоЖол» (по согласованию)	11	19	27	33	39	45	*	*	*
---	--	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----	---	---	---

Автомобильный транспорт

2	Доля казахстанских грузовых перевозчиков на международном рынке автотранспортных услуг	%	*	*	МИИР	49	51	53	55	57	59	*	*	*
3	Пассажирооборот автомобильного транспорта общего пользования	млн. пкм	*	*	МИИР	266 738	277 296	288 272	299 682	311 545	323 876	*	*	*
4	Грузооборот автомобильного транспорта общего пользования	млн. ткм	*	*	МИИР	185 199	191 796	198 627	205 702	213 029	220 617	*	*	*
5	Количество регулярных международных пассажирских автомобильных маршрутов	Ед.	*	*	МИИР	115	116	117	118	119	120	*	*	*

Железнодорожная инфраструктура и железнодорожный транспорт

6	Доля железнодорожного подвижного состава со сроком эксплуатации свыше 25 лет.	%	*	*	МИИР, АО «КТЖ» (по согласованию)	53.2	52.7	50.9	39.4	31.7	22.7	*	*	*
61	Пассажирских локомотивов	%	*	*	МИИР, АО «КТЖ» (по согласованию)	53.2	52.7	50.9	39.4	31.7	22.7	*	*	*
62	Пассажирских вагонов	%	*	*	МИИР, АО «КТЖ» (по согласованию)	44	37	27	23	20	15	*	*	*
7	Пассажирооборот железнодорожного транспорта общего пользования	млн. пкм	*	*	МИИР, АО «КТЖ» (по согласованию)	19 743	20 390	21 059	21 750	22 463	23 200	*	*	*
8	Доля контейнерных перевозок в общем объеме перевозок грузов железнодорожным транспортом	%	*	*	МИИР, АО «КТЖ» (по согласованию)	3.3	3.7	3.9	4.1	4.3	4.4	*	*	*

Аэропортовая инфраструктура и воздушный транспорт

9	Количество приобретаемых новых воздушных судов казахстанскими авиакомпаниями	Ед.	*	*	МИИР, АО «КТЖ» (по согласованию)	2	2	2	2	3	3	*	*	*
10	Пассажирооборот воздушного транспорта общего пользования	млн. пкм	*	*	МИИР	15 150	15 301	15 454	15 608	15 764	15 921	*	*	*
11	Грузооборот воздушного транспорта общего пользования	млн. ткм	*	*	МИИР	58.3	58.6	58.9	59.2	59.5	59.8	*	*	*
12	Количество перевезенных пассажиров региональными воздушными линиями	тыс. чел.	*	*	МИИР, МИО	175.1	180.4	185.8	191.4	197.1	203.0	*	*	*

Морской и внутренний водный транспорт

13	Количество приобретаемых новых судов водного транспорта, в том числе	Ед.	*	*	МИИР, кмТФ	2	2	2	2	2	2	*	*	*
13.1	универсальных паровых судов	Ед.	*	*	МИИР, кмТФ	2						*	*	*
13.2	фидерных судов (контейнеровозов)	Ед.	*	*	МИИР, кмТФ	2						*	*	*

Мероприятия

Автомобильная инфраструктура

99	Монтаж системы взимания платы за проезд	км	*	*	МИИР, АО «КазАвтоЖол» (по согласованию)	2 000*	1 950*	1 950*	1 450*	1 450*	1 450*	10 250*	частные инвестиции
100	Установка автоматизированных станций измерения (АСИ) на автомобильных дорогах республиканского значения	Ед.	*	*	МИИР, АО «КазАвтоЖол» (по согласованию), МИИР	0	15	20	25	25	27	112	требуется

Автомобильный транспорт

101	Разработка комплексных схем развития автобусных пассажирских перевозок по регионам РК	Ед.	комплексные схемы	2020 год	МИИР, МИО	17.0	0.0	0.0	0.0	0.0	17.0	не требуется
102	Внесение предложений по обновлению парка отечественных перевозчиков, в том числе путем снижения размера утилизационного сбора и сбора за первичную регистрацию при импорте грузовых транспортных средств и автобусов	Ед.	информация в МЭ	2020 год	МИИР, МНЭ, МФ, ТОО «Оператор РОП» (по согласованию), НПП «Атамекен» (по согласованию)	1.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.0	не требуется
103	Внесение предложений по созданию благоприятных условий перевозчикам для обновления парка грузовых транспортных средств, задействованных на международных перевозках грузов, путем совершенствования механизма субсидирования процентной ставки по кредитам и лизингу	Ед.	информация в МИИР	2020 год	МНЭ, МФ, фонд «Даму», НПП «Атамекен» (по согласованию)	1.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.0	не требуется
104	Внесение предложений по совершенствованию организационной деятельности автовокзалов, автостанций и пунктов обслуживания пассажиров, в том числе с применением механизмов тарифного регулирования	Ед.	информация в МИИР	2020 год	МНЭ, МИО, НПП «Атамекен» (по согласованию)	1.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.0	не требуется

Железнодорожная инфраструктура и железнодорожный транспорт

105	Внесение предложений по внедрению механизма ГЧП при строительстве, реконструкции и эксплуатации железнодорожных вокзалов	Ед.	информация в МИИР	2020 год	МИИР, АО «КТЖ» (по согласованию)	1.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.0	не требуется	
106	Внесение предложений по стимулированию обновления парка грузового и пассажирского подвижного состава (вагоны грузовые, вагоны пассажирские, фидерные платформы, контейнеры)	Ед.	информация в МИИР	2020 год	МИИР, КазАПО (по согласованию), АО «КТЖ» (по согласованию)	1.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.0	не требуется	
107	Анализ потребности и разработка предложений по обновлению тягового подвижного состава, в том числе маневровых локомотивов	Ед.	информация в МИИР	2020 год	МИИР, АО «КТЖ» (по согласованию)	1.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.0	не требуется	
108	Анализ возможности внедрения на железнодорожных маршрутах (в т.ч. туристических) комфортабельных вагонов с местами для сидения пассажиров	Ед.	информация в МИИР	2020 год	МИИР, АО «КТЖ» (по согласованию)	1.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.0	не требуется	
109	Внесение предложений по сокращению сроков переработки вагонов на межгосударственных станциях	Ед.	информация в МИИР	2020 год	МИИР, АО «КТЖ» (по согласованию)	1.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.0	не требуется	
110	Внесение предложений по созданию механизма применения «Сетевого инфраструктурного контракта» с распределением функций и ответственности между национальной железнодорожной компанией и государством	Ед.	информация в МИИР	2022 год	МИИР, АО «КТЖ» (по согласованию)	0.0	0.0	1.0	0.0	0.0	0.0	1.0	не требуется
111	Приобретение пассажирских электровозов	млн. тенге	акт приемочной комиссии	2020-2025 годы	АО «КТЖ» (по согласованию)	16 223.9	26 016.8	18 209.1	28 099.4	25 772.4	13 018.1	127 339.7	Всего, в том числе: Собственные и заемные средства
						10 050.9	23 497.8	18 209.1	28 099.4	25 772.4	13 018.1	118 647.7	
						6 173.0	2 519.0	0.0	0.0	0.0	0.0	8 692.0	Заемные и собственные средства
112	Приобретение пассажирских тепловозов	млн. тенге	акт приемочной комиссии	2020-2025 годы	АО «КТЖ» (по согласованию), АО «БРК-Лизинг» (по согласованию)	39 004.0	43 316.0	35 737.0	39 700.0	15 705.0	15 262.0	173 262.0	Собственные и заемные средства
113	Приобретение пассажирских вагонов, в том числе по механизму лизингового финансирования	млн. тенге	акт приемочной комиссии	2020-2025 годы	АО «КТЖ» (по согласованию), АО «БРК-Лизинг» (по согласованию)	20 000.0	20 000.0	40 906.2	40 508.9	40 398.0	40 544.9	202 358.0	Льготный займ из РБ
114	Проведение анализа и внесение предложений по совершенствованию тарифной политики в области железнодорожного транспорта	Ед.	информация в МИИР РК	2020 год	МНЭ РК, МИИР, АО «КТЖ» (по согласованию)	1.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.0	не требуется	
115	Субсидирование железнодорожных пассажирских перевозок по социально значимым сообщениям	млн. тенге	заключение договоров	2020-2025 годы	МИИР, МИО	33 500.0	34 012.0	33 071.0	33 071.0	33 071.0	33 199 796.0	РБ	

Аэропортовая инфраструктура и воздушный транспорт

116	Приобретение трех воздушных судов для АО «QAZAQ AIR» модели Bombardier	млн. тенге	акт приемочной комиссии	2020-2025 годы	АО «ФНБ «Самрук-Казына» (по согласованию), АО «QAZAQ AIR» (по согласованию)	3 500.0	3 500.0	3 500.0	3 500.0	3 500.0	21 000.0	АО «QAZAQ AIR»	
117	Приобретение четырех воздушных судов для АО «Air Astana» модели Airbus в связи с закупкой локатора «Fly Astana» на имеющихся судах «Air Astana»	млн. тенге	акт приемочной комиссии	2020-2025 годы	АО «ФНБ «Самрук-Казына» (по согласованию), АО «Air Astana» (по согласованию)	24 500.0	24 500.0	24 500.0	24 500.0	24 500.0	147 000.0	АО «AR ASTANA»	
118	Приобретение тяжелых вертолетов типа Ми-171 или аналогичных отечественного производства	млн. тенге	акт приемочной комиссии	2021-2025 годы	МИИР	0.0	16 189.2	35 690.7	46 598.2	45 904.7	52 931.2	197 314.0	ЧИ
119	Приобретение самолетов для региональных полетов класса ДНС-6 То 5400 или аналогичный	млн. тенге	акт приемочной комиссии	2020-2025 годы	МВД, МЗ, МЭГТР	0.0	0.0	0.0	7 354.8	7 354.8	7 354.8	22 064.4	РБ
120	Приобретение самолетов для межрегиональных полетов класса L-410 или аналогичный	млн. тенге	акт приемочной комиссии	2020-2023 годы	МВД, МЗ	0.0	0.0	0.0	3 029.9	3 029.9	3 029.9	9 089.8	РБ
121	Приобретение реактивных самолетов	млн. тенге	акт приемочной комиссии	2023-2025 годы	МВД, МЗ	0.0	0.0	0.0	7 479.6	0.0	7 479.6	14 959.2	РБ
122	Приобретение вертолетов класса Eurocopter H-145	млн. тенге	акт приемочной комиссии	2020-2025 годы	МВД, МЗ, МЭГТР	2 718.9	3 884.1	3 884.1	3 768.2	7 768.2	29 907.6	РБ	
123	Приобретение вертолетов класса Eurocopter H-130	млн. тенге	акт приемочной комиссии	2020-2024 годы	МВД, МЭГТР	1 110.8	0.0	1 586.9	0.0	1 586.9	0.0	4 284.5	РБ
124	Приобретение вертолетов класса Ми-8/171	млн. тенге	акт приемочной комиссии	2020-2024 годы	МВД, МЭГТР	11 793.7	0.0	33 696.3	0.0	8 424.1	0.0	53 914.1	РБ

125	Внесение предложений по внедрению механизмов ГЧП при строительстве, реконструкции и эксплуатации аэропортов и аэродромов, в том числе для нужд малой авиации	Ед.	информация в МИИР	2020 год	МИИР, МНЭ, МФ, НПП «Атамекен» (по согласованию)	1.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.0	не требуется
126	Внесение предложений по применению дифференцированных сертификационных требований к аэропортам, аэродромам и посадочным площадкам с учетом специфики объемов их производственной деятельности с целью снижения затрат на их содержание и эксплуатацию	Ед.	информация в МИИР	2020 год	МИИР	1.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.0	не требуется
127	Разработка механизма субсидирования аэропортов с пассажиропотоком менее 100 тыс. пассажиров в год (в том числе аэродромов МВП)	Ед.	информация в МИИР	2020 год	МИИР, МНЭ, МФ, НПП «Атамекен» (по согласованию)	1.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.0	не требуется
128	Субсидирование регулярных авиарейсов	млн. тенге	субсидируемые авиарейсы	2020-2025 годы	МИИР	5 626.5	5 626.5	5 626.5	5 626.5	5 626.5	5 626.5	33 759.2	РБ

Морской и внутренний водный транспорт

129	Строительство 2-х универсальных паромов	млн. тенге	акт выполненных работ	2021-2022 годы	КМТФ	0.0	17 100.0	11 400.0	0.0	0.0	0.0	28 500.0	собственные и заемные средства
130	Строительство 4-х фидерных судов (контейнеровозов)	млн. тенге	акт выполненных работ	2021-2024 годы	КМТФ	0.0	6 840.0	4 560.0	6 840.0	4 560.0	0.0	22 800.0	собственные и заемные средства

Задача 5. Повышение эксплуатационной и экологической безопасности транспортной инфраструктуры

Показатели прямых результатов

Автомобильная инфраструктура

1	Поглоблен ДТП на 100 тыс. населения	%	*	*	МВД	82	77	71	65	58	51	*	*	*
---	-------------------------------------	---	---	---	-----	----	----	----	----	----	----	---	---	---

Железнодорожная инфраструктура и железнодорожный транспорт

2	Удельное количество подвижного состава на электрической тяге и альтернативных видах топлива	%	*	*	МИИР, АО «КТЖ» (по согласованию)	32.3	31.4	30.3	29	28.9	27.6	*	*	*
3	Охват железнодорожных путей регулярными проверками на соответствие требованиям по обеспечению безопасности при их эксплуатации	км	*	*	МИИР, АО «КТЖ» (по согласованию)	11 200	11 500	11 800	12 000	12 200	12 500	*	*	*
4	Охват железнодорожного подвижного состава регулярными проверками на соответствие требованиям по обеспечению безопасности при его эксплуатации	Ед.	*	*	МИИР, АО «КТЖ» (по согласованию)	18 200	18 500	18 700	19 000	19 350	19 500	*	*	*

Морской и внутренний водный транспорт

5	Количество приобретаемых новых судов специального флота, в том числе	Ед.	*	*	МИИР, кмТФ	2	10	2	11	13	8	46	*	*
5.1	судов ГАРН	Ед.	*	*	МИИР, кмТФ	0	0	0	0	0	2	2	*	*
5.2	судов сервисного флота	Ед.	*	*	МИИР, кмТФ			2				2	*	*
5.3	судов технического флота	Ед.	*	*	МИИР	2	10	0	11	13	6	42	*	*
6	Увеличение общего количества судов специального водного транспорта Комитета транспорта	Ед.	*	*	МИИР	7	10	13	15	18	0	*	*	*
7	Снижение количества транспортных происшествий на внутреннем водном транспорте (на 1000 судов не более 0.5 транспортных происшествий)	%	*	*	МИИР	1	0.9	0.8	0.7	0.6	0.5	*	*	*

Гражданская авиация

8	Уровень внедрения стандартов ИКАО по безопасности полетов	%	*	*	МИИР, АО «Авиационная администрация Казахстана»	74	80	80	80	80	85	*	*	*
---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----	---	---	---

Мероприятия

131	Разработка предложений по оптимизации тарифной политики на услуги субъектов естественных монополий на основе критериев их энергоэффективности и воздействия на окружающую среду	Ед.	информация в РК	2020 год	МНЭ (созв), МИИР	1.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.0
-----	---	-----	-----------------	----------	------------------	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----

136	Создание Морского спасательного координационного центра на базе Навигационного центра в КСКМ	млн. тенге	М/И/Р	0,0	695,5	1 850,0	744,2	0,0	0,0	3 289,7	РБ	
137	Разработка предложений по внедрению энергоберегающих технологий при проектировании, реконструкции и ремонте объектов инфраструктуры воздушного транспорта, включая светосигнальное оборудование аэродромов и освещение аэропортовых комплексов	Ед.	М/И/Р	1,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	не требуется	
138	Заключение с морскими администрациями прикаспийских стран меморандума о взаимопонимании по контролю судов государством порта на Каспийском море	Ед.	М/И/Р	0,0	0,0	0,0	1,0	0,0	0,0	1,0	не требуется	

139	Обновление государственного технического флота	млн. тенге	М/И/Р	4 657,9	5 222,2	6 411,4	7 022,5	5 804,5	5 164,7	34 283,2	РБ	
140	Строительство 2-х судов ПАРН	млн. тенге	КМТФ	0,0	0,0	0,0	0,0	4 560,0	3 040,0	7 600,0	собственные и заемные средства	
141	Строительство 2-х судов сервисного флота	млн. тенге	КМТФ	0,0	14 820,0	9 880,0	0,0	0,0	0,0	24 700,0	собственные и заемные средства	

142	Приобретение судов специального водного транспорта Комитета транспорта	млн. тенге	М/И/Р	280	210	210	140	210			105,0	РБ	
ВСЕГО по Программе, млн тенге				664 524	822 790	818 180	1 005 076	1 138 804	1 110 063	5 559 439	*	*	
в том числе:													
– республиканский бюджет				490 384	500 895	462 894,9	687 964	818 223	834 271	3 794 631			
– местные бюджеты				125 005	112 036	113 118	118 123	121 506	125 500	715 288			
– международные финансовые организации				0	0	0	0	0	0	0			
– собственные средства национальных и государственных компаний				15 061	72 458	65 025	67 336	68 972	32 023	320 866			
– проекты государственно-частного партнерства				8	4 061	44 745	47 392	42 222	30 729	169 156			
– коммерческие банки				6 173	2 519	0	0	0	0	8 692			
– частные инвестиции				27 903	130 821	132 398	84 264	87 881	87 540	550 806			

* ежегодный монтаж системы взимания платы будет определяться инвестором