



2 НАЦИОНАЛЬНАЯ ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА

В настоящее время деятельность транспортного сектора Республики Казахстан регулируется следующими нормативными документами:

- Государственная программа по форсированному индустриально-инновационному развитию Республики Казахстан на 2010-2014 годы
- Стратегический план развития Республики Казахстан до 2020 года
- Стратегический план Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан на 2011 - 2015 годы.
- Стратегический план Министерства экономического развития и торговли Республики Казахстан на 2011 - 2015 годы.

Ключевой целью Государственной Программы по форсированному индустриально-инновационному развитию Республики Казахстан на 2010-2014 годы является развитие транспортно-коммуникационного комплекса, способного в полном объеме удовлетворять потребности экономики и населения в транспортных услугах.

Общий объем финансовых ресурсов для реализации Программы составляет 19 211 млн. долл., в том числе:

- республиканский бюджет – 7 562,8 млн.долл.;
- концессия – 4 366,2 млн.долл.;
- заемные средства – 4 182,8 млн.долл.;
- собственные средства компаний – 3 099,2 млн.долл..

Программа по развитию транспортной инфраструктуры в Республике Казахстан на 2010 – 2014 гг. является логическим продолжением проводимой политики в транспортной отрасли, и интегрировала в себя основные подходы Транспортной стратегии РК до 2015 года, отраслевых программ и концепций в транспортной отрасли:

- Программа развития автодорожной отрасли РК на 2006 - 2012 годы,
- Программа развития морского транспорта РК на 2006 - 2012 годы,
- Программа развития судоходства и обеспечения безопасности на внутренних водных путях РК на 2007 - 2012 годы,
- Концепция развития торгового мореплавания в РК,
- Концепция совершенствования государственной системы по обеспечению безопасности перевозок пассажиров и грузов РК.

Развитие транспортной отрасли будет направлено на повышение уровня развития инфраструктуры во всех транспортных отраслях: автодорожной, железнодорожной, гражданской авиации, на водном транспорте и повышение уровня интеграции транспортно-коммуникационного комплекса РК в международные транспортные сети.

Автодорожная отрасль

Задачи развития экономики требуют построения и модернизации мощной транспортно-коммуникационной сети. В этом плане предстоит:



Логистические процессы и морские магистрали II

- завершить проект реконструкции международного транзитного коридора Западная Европа - Западный Китай, проложить новые транспортные маршруты с доступом к международным рынкам из стран Центральной Азии (Узбекистан и Кыргызстан, модернизировать транспортные магистрали. Дорога Европа - Россия - Казахстан - Китай - это самый короткий путь из Китая в Европу, с минимальным количеством стран-участниц, а значит, и границ. Данные конкурентные преимущества делают проект перспективным, время в пути составляет около 10 дней. Проект обеспечит высокий уровень услуг, включающий комбинацию превосходной технической доступности коридора вместе с современной интеллектуальной системой и услугами логистических центров. Серьезной проблемой, препятствующей развитию международных автоперевозок, является наличие неэффективных систем обработки грузов и сопроводительной документации, а также лишние проверки и препятствия, устраиваемые контролирующими органами, большое количество сборов. Данные вопросы целесообразно решать в рамках упрощения транспортных процедур, документации для транспорта и создания логистических систем (ЛС), следующих по коридору. Так, помимо создаваемого Международного центра приграничного сотрудничества «Хоргос», в утвержденном технико-экономическом обосновании строительства коридора Западная Европа - Западный Китай, упомянуто строительство 5 крупных и средних ЛС по всему маршруту, а также о строительстве малых ЛС в других регионах Республики в зависимости от потребности.
- завершить реконструкцию автодорог Щучинск - Кокшетау - Петропавловск - граница РФ, граница РФ - Уральск - Актобе, Астана - Костанай - Челябинск, Жетыбай - граница Туркменистана, Астана - Караганда, Алматы - Капшагай, Таскескен - Бахты, Ушарал - Достык, Бейнеу - Акжигит - граница Узбекистана, Омск - Павлодар - Майкапшагай, Курты - Бурылбайтал, Бейнеу - Актау.
- активнее внедрять схемы транзитных маршрутов в направлениях Запад - Восток и Север - Юг.

Железнодорожная отрасль

Существующее состояние железнодорожной отрасли РК характеризуется дисбалансом между растущими требованиями потребителей к ассортименту, качеству, скорости и надежности с одной стороны, и физически изношенными активами, морально устаревшими технологиями, неконкурентоспособными характеристиками услуг с другой стороны.

Реформа железных дорог направлена на повышение эффективности и качества услуг путем либерализации, вовлечения частного сектора и инвестиций. Правительством Казахстана реализуется подход, принятый в Европейском Союзе и заключающийся в функциональном разделении железнодорожной инфраструктуры и перевозочной деятельности и улучшения конкуренции.

Приоритетным направлением инфраструктуры железнодорожного транспорта Казахстана является развитие транзитного потенциала путем строительства новых железнодорожных линий.

Строительство железнодорожной линии «Узень – государственная граница с Туркменистаном» продолжается. Эта линия, являясь частью международного коридора Север - Юг, обеспечит прямое соединение Казахстана со странами Персидского залива и Ираном и позволит сократить расстояние перевозок по сравнению с существующим маршрутом международного коридора Север - Юг около 600 км.



Проект Коргас - Жетыген (протяженностью 293 км) позволит открыть второй пограничный пункт железнодорожного перехода с Китаем и существенно разгрузит станцию Достык.

Водный транспорт

В настоящее время отмечается динамичное развитие отрасли морского транспорта.

В среднем через морские порты ежегодно переваливается порядка 12,3 млн. тонн. При этом порт Актау задействовал в перевалке грузов в экспортном сообщении порт Баутино, который специализируется как база поддержки морских нефтяных операций.

В настоящее время порты работают на пределе проектных мощностей. В этой связи в перспективе предполагается модернизация существующей инфраструктуры порта Актау, дальнейшее развитие порта Баутино и строительство порта Курык.

Аналогичные шаги направленные на увеличение портовых мощностей также принимаются прикаспийскими государствами. Азербайджан ведет работу по строительству нового нефтеналивного терминала в районе порта Баку, Россия также проводит работу по расширению производственной инфраструктуры портов Оля и Махачкала.