

Об утверждении Концепции развития транспортно-логистического потенциала Республики Казахстан до 2030 года

Постановление Правительства Республики Казахстан от 30 декабря 2022 года № 1116

В соответствии с пунктом 66 Системы государственного планирования в Республике Казахстан, утвержденной постановлением Правительства Республики Казахстан от 29 ноября 2017 года № 790, Правительство Республики Казахстан **ПОСТАНОВЛЯЕТ:**

1. Утвердить прилагаемую Концепцию развития транспортно-логистического потенциала Республики Казахстан до 2030 года (далее – Концепция).

2. Центральным государственным, местным исполнительным органам и иным организациям (по согласованию), ответственным за реализацию Концепции:

1) принять меры по реализации Концепции;

2) представлять информацию о ходе реализации Концепции в порядке и сроки, установленные постановлением Правительства Республики Казахстан от 29 ноября 2017 года № 790 "Об утверждении Системы государственного планирования в Республике Казахстан".

3. Признать утратившим силу постановление Правительства Республики Казахстан от 31 декабря 2019 года № 1055 "Об утверждении Государственной программы инфраструктурного развития "Нұрлы жол" на 2020 – 2025 годы".

4. Контроль за исполнением настоящего постановления возложить на Министерство индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан.

5. Настоящее постановление вводится в действие со дня его подписания.

*Премьер-Министр
Республики Казахстан*

А. Смаилов

Утверждена
постановлением Правительства
Республики Казахстан
от 30 декабря 2022 года № 1116

КОНЦЕПЦИЯ

развития транспортно-логистического потенциала Республики Казахстан до 2030 года

Содержание

Раздел 1. Паспорт (основные параметры)

Раздел 2. Анализ текущей ситуации

2.1. Оценка текущего состояния отрасли

2.2. Автодорожная инфраструктура и автоперевозки

- 2.3. Железнодорожный транспорт
- 2.4. Воздушный транспорт
- 2.5. Водный транспорт
- 2.6. Логистика и мультимодальные перевозки
- 2.7. Ключевые проблемы и тенденции
 - 2.7.1. Автодорожная инфраструктура и автоперевозки
 - 2.7.2. Железнодорожный транспорт
 - 2.7.3. Воздушный транспорт
 - 2.7.4. Водный транспорт
 - 2.7.5. Логистика и мультимодальные перевозки
 - 2.7.6. Выводы анализа проблем и тенденций

Раздел 3. Анализ международного опыта

- 3.1. Опыт развития автоперевозок и дорожной инфраструктуры
- 3.2. Опыт развития железнодорожного транспорта
- 3.3. Зарубежный опыт развития воздушного транспорта
- 3.4. Опыт ЕС в развитии водного транспорта
- 3.5. Опыт развития транзитной инфраструктуры

Раздел 4. Видение развития транспортно-логистического потенциала

Раздел 5. Основные принципы и подходы к развитию транспортно-логистического потенциала

- 5.1. Основные принципы
- 5.2. Подходы к развитию транспортно-логистического потенциала
 - 5.2.1. Развитие транзита и мультимодальная интеграция
 - 5.2.2. Обеспечение стабильной и безопасной транспортной связности

5.2.3. Повышение эффективности перевозочной деятельности и управления инфраструктурой

5.2.4. Развитие конкурентного рынка транспортно-логистических и сопутствующих услуг

- 5.2.5. Развитие смежных и обеспечивающих отраслей

Раздел 6. Целевые индикаторы и ожидаемые результаты

План действий по реализации Концепции развития транспортно-логистического потенциала Республики Казахстан до 2030 года

Раздел 1. Паспорт (основные параметры)

Наименование	Концепция развития транспортно-логистического потенциала Республики Казахстан до 2030 года
	Указ Президента Республики Казахстан от 14 сентября 2020 года № 413 "О мерах по реализации Послания Главы государства народу Казахстана от 1

Основание для разработки	сентября 2020 года "Казахстан в новой реальности: время действий"; Указ Президента Республики Казахстан от 26 февраля 2021 года № 521 "О внесении изменений в Указ Президента Республики Казахстан от 15 февраля 2018 года № 636 "Об утверждении Стратегического плана развития Республики Казахстан до 2025 года и признании утратившими силу некоторых указов Президента Республики Казахстан"; Указ Президента Республики Казахстан от 21 февраля 2022 года № 823 "Об утверждении Плана территориального развития Республики Казахстан до 2025 года"; протокольное поручение Президента Республики Казахстан от 5 июля 2022 года № 22-01-7.12 деп; постановление Правительства Республики Казахстан от 29 ноября 2017 года № 790 "Об утверждении Системы государственного планирования в Республике Казахстан"; Указ Президента Республики Казахстан от 26 ноября 2022 года № 2 "О мерах по реализации предвыборной программы Президента Республики Казахстан "Справедливый Казахстан – для всех и для каждого. Сейчас и навсегда"
Государственный орган, ответственный за разработку Концепции	Министерство индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан
Государственные органы, ответственные за реализацию программного документа	Центральные и местные исполнительные органы, субъекты квазигосударственного сектора
Сроки реализации	2023 – 2030 годы

Раздел 2. Анализ текущей ситуации

2.1. Оценка текущего состояния отрасли

В целях развития транспортной отрасли страны в разные годы приняты и реализованы государственные программы развития и интеграции инфраструктуры транспортной системы, инфраструктурного развития "Нұрлы жол", национальный проект "Сильные регионы – драйвер развития страны".

В рамках данных программных документов были созданы условия для повышения конкурентоспособности и развития национальных перевозчиков грузов и пассажиров.

Развитие отечественного железнодорожного машиностроения было обеспечено за счет открытия ряда новых крупных отраслевых промышленных предприятий.

Реализованы крупные инфраструктурные проекты, включая строительство и реконструкцию порядка 13 тыс. км автодорог республиканского значения и 2,5 тыс. км новых железнодорожных линий. Реализованы меры по модернизации инфраструктуры и подвижного состава на железнодорожном, воздушном и водном транспорте.

В сфере морского транспорта построены новые сухогрузные терминалы в порту Актау мощностью 3 млн тонн, что позволило увеличить объем перевалки грузов до 20,7 млн тонн.

В целях развития мультимодальных перевозок построен многофункциональный паромный комплекс в порту Курык мощностью 6 млн тонн. В результате пропускная способность морских портов Казахстана увеличена до 27 млн тонн.

Завершено строительство Сухого порта и прилегающей инфраструктуры на базе СЭЗ "Хоргос-Восточные ворота".

Развитие и внедрение новых технологий организации контейнерных перевозок по основным международным коридорам позволили довести среднюю скорость движения контейнерных поездов до 1108 км в сутки.

В аэропортах Казахстана проведены работы по модернизации объектов наземной инфраструктуры, расширены возможности для принятия современных воздушных судов. Завершено строительство нового пассажирского терминала аэропорта города Астаны и проведена реконструкция одной из взлетно-посадочных полос аэропорта Алматы.

В целом за последние 15 лет в развитие транспортно-логистического комплекса и транзитного потенциала Казахстана инвестировано свыше 10 трлн тенге, что позволило ускорить интеграцию казахстанской инфраструктуры в глобальные транспортно-логистические потоки и сформировать новые конкурентоспособные транзитные коридоры, обеспечивающие низкую стоимость и высокую скорость доставки грузов. В рамках реализованных программ в отрасли создано порядка 600 тыс. рабочих мест.

В 2015-2021 годы среднегодовой рост транзитных перевозок всеми видами транспорта составил 14,8%, в том числе с ежегодным приростом на уровне 13,4% за последние 3 года.

По итогам 2021 года всеми видами транспорта в стране перевезено 3 731 млн. тонн грузов, где наибольший объем приходится на автомобильный (89%) и железнодорожный (11%) транспорт. Совокупный грузооборот составил 608 млссот-км, в котором доля железнодорожного и автомобильного транспорта составила более 75%. Количество перевезенных в 2021 году пассажиров составило 7,6 млрд. чел., из которых 99,7% было перевезено автомобильным транспортом.

Доходы транспортного сектора (за исключением трубопроводного транспорта) в 2021 году составили порядка 3,2 трлн тенге, что на 23% выше показателя 2020 года (2,6 трлн. тенге).

В первом полугодии 2022 года доля транспортного сектора в ВВП составила 6,2%, что ниже уровня 2018-2019 гг. (7-8% от ВВП). Главной причиной снижения стали последствия пандемии.

За январь-октябрь 2022 года инвестиции в сферу транспорта и складирования составили 1,1 трлн тенге, что на 11,6% выше показателей за аналогичный период 2021 года (978 млрд. тенге).

В первом полугодии 2022 года численность работников, занятых на транспорте и складировании, составила 616 тысяч человек (7,1% от всей численности занятого населения).

2.2. Автодорожная инфраструктура и автоперевозки

Протяженность сети автомобильных дорог общего пользования на начало 2022 года составила 96 тыс. км, из которых 24,9 тыс. км – республиканская сеть и 71 тыс. км – автомобильные дороги областного и районного значения, в том числе 8,6 тыс. км (34%) – автодороги I и II технических категорий.

Порядка 22,5 тыс. км или 90% от общей протяженности автодорог республиканского значения соответствует утвержденным нормативным требованиям. При этом 52% (12, 8 тыс. км) автодорог республиканского значения находится в хорошем состоянии, 38% (9,6 тыс. км) – в удовлетворительном и 10% (2,6 тыс. км) – в неудовлетворительном состоянии.

В период с 2015 по 2019 год наблюдался стабильный прирост показателей деятельности автотранспорта. Объем перевозок грузов вырос с 1,7 до 3,6 млрд. тонн, грузооборот увеличился почти втрое и достиг показателя в 173,5 млрд. т-км. Количество перевезенных пассажиров также увеличилось более чем вдвое – с 11,1 до 23,8 млрд. Показатель пассажирооборота за указанный период также вырос более чем в 2,5 раза до 260,6 млрд. п-км.

Из-за негативного влияния карантинных ограничений в 2020 году по объемам экспортно-импортных и транзитных перевозок автотранспортом наблюдалось существенное снижение на 26% по сравнению с 2019 годом с возвратом к положительной динамике в 2021 году.

На долю автотранспорта приходится более 80% объемов перевезенных грузов и более 25% грузооборота (за исключением трубопроводного).

Доля пассажирских перевозок автотранспортом составляет более 99,7% и порядка 74% от общего пассажирооборота всеми видами транспорта. Количество пассажиров, перевезенных предприятиями с государственной формой собственности, составляет менее 0,001% от общего объема перевозок, что свидетельствует о достаточно высокой степени либерализованности рынка автотранспортных услуг.

С 2015 по 2021 гг. среднегодовой прирост транзитных перевозок автомобильным транспортом составил 17,5%. В последние три года динамика увеличилась, обеспечив ежегодный прирост в 20,2%. Основные транзитные грузы представлены продукцией растительного происхождения (21%), машинами и механизмами (16%), текстильной

продукцией (16%), товарами народного потребления (11%), изделиями из черных и цветных металлов (9%). По каждой из данных категорий в течение 2015-2021 гг. наблюдался прирост объемов на уровне от 13% до 33%.

Карантинные ограничения 2020-2021 гг. привели к снижению деловой активности и существенному падению спроса на услуги автотранспорта – по итогам 2020 года ИФО перевозки грузов автотранспортом сократился на 32% по сравнению с 2019 годом. Доходы автотранспорта от перевозок грузов снизились на 19%. Количество перевезенных грузов после пикового падения в 2020 году несколько стабилизировалось и по итогам 2021 года составило 3,3 млрд. тонн. Грузооборот также сократился на 13,3% со 182,7 до 158,3 млрд. ткм по итогам 2021 года.

По итогам 2021 года объем перевезенных автотранспортом грузов в международном сообщении составил 6,5 млн. тонн, включая в т.ч. 7,8% 0,5 млн. тонн экспортных и 5,9 млн. тонн импортных грузов. Из этого объема только 1,8 млн. тонн перевезено отечественными автоперевозчиками, демонстрируя существенное снижение доли участия казахстанских операторов на рынке международных грузовых перевозок с 52% до 31% за последние 5 лет вследствие устаревания эксплуатируемого парка АТС и ужесточения экологических требований.

Наибольшее негативное влияние карантинные ограничения оказали на перевозки пассажиров автотранспортом – объем перевозок пассажиров за 2020-2021 годы уменьшился в 3 раза с 23,8 до 7,6 млрд. пассажиров. Аналогичным образом сократился и пассажирооборот с 260,6 до 79,7 млрд. п-км, что отразилось на снижении индекса физического объема более чем на 60% и доходов от перевозок пассажиров на 35%.

Регулярные международные перевозки пассажиров на 117 маршрутах осуществляет 61 перевозчик с общим парком 610 автобусов, при этом доля автобусов старше 7 лет составляет 87%.

Наибольшее количество автобусов было зарегистрировано в республике в 2013 году (101 тыс. единиц), затем наблюдалось постепенное сокращение парка автобусов до 80,1 тыс. единиц на начало 2022 года. Основными причинами данной тенденции стали выбытие подвижного состава ввиду износа, снижение покупательской способности населения, а также введение утилизационного сбора и сбора за первичную регистрацию автотранспортных средств.

2.3. Железнодорожный транспорт

Железнодорожный транспорт играет важнейшую роль в экономике Казахстана, обеспечивая половину всего грузооборота и перевозку большей части экспортных и транзитных грузов.

Основными перевозимыми грузами являются уголь, железная руда, зерно и нефтепродукты (58% от общего объема) наряду с массивными грузами, необработанным сырьем и полуфабрикатами, генерируемыми крупными предприятиями горно-металлургического, нефтехимического и аграрного секторов.

За последние 6 лет среднегодовой прирост транзитных перевозок железнодорожным транспортом составил 14,2%. В период пандемии не было отмечено критичного спада, что обеспечило среднегодовую динамику прироста на уровне 11,9% за последние 3 года.

Ключевые экспортные направления казахстанской продукции – Россия, (включая транзит через российские морские порты Балтийского и Черного моря), страны Европы, КНР и Центральная Азия. Благодаря наличию портовой инфраструктуры и морских линейных сервисов активно развивается ТМТМ.

За последние 5 лет наибольшие темпы роста в 31% наблюдаются в транзитном сообщении (рост в 2021 году на 4,96 млн. тонн к 2017 году). Основной прирост обусловлен увеличением транзита в направлении "КНР – ЕС – КНР", а также "КНР – ЦА – КНР", "Россия – ЦА – Россия" и ТМТМ.

На конец 2021 года в республике парк локомотивов составил 1824 единицы, в том числе 1 234 тепловоза и 590 электровозов, 2 377 пассажирских вагонов, 134 817 грузовых вагонов, в том числе 46 226 вагонов, принадлежащих группе компаний АО "НК "Қазақстан темір жолы" (КТЖ), и 88 591 грузовой вагон, принадлежащий частным операторам и собственникам.

В вагонном хозяйстве в 2022 году наибольшую долю в парке занимали полувагоны (43%) и цистерны (26 %). Количество вагонов-платформ составляло 11,3 тыс., в т.ч. 7,8 тыс. фитинговых платформ для перевозки контейнеров.

Пассажирские перевозки в Казахстане осуществляют 14 компаний, включая 1 национальную (дочерняя компания КТЖ) и 13 частных, на которые приходится 23% объема всех пассажирских перевозок. Национальный перевозчик пассажиров организует перевозку пассажиров железнодорожным транспортом более чем 100 маршрутам. Ожидается, что в последующие 8 лет пассажиропоток на ж/д транспорте будет расти небольшими темпами в основном за счет естественного прироста населения.

Для поддержания приемлемого для населения уровня тарифов действует практика субсидирования со стороны государства и КТЖ за счет грузовых перевозок, в том числе транзитных.

2.4. Воздушный транспорт

В 2021 году в рамках Координированной валидационной миссии ИКАО (ICVM) уровень обеспечения безопасности полетов в Казахстане составил 84%, что на 15% выше среднемирового показателя. Казахские авиакомпании не имеют каких-либо ограничений при осуществлении авиарейсов в страны Европы. Данные результаты были достигнуты в рамках реализации 68-го шага "Плана нации – 100 конкретных шагов" в части перехода на британскую модель управления отраслью гражданской авиации.

По состоянию на конец 2022 года в Казахстане осуществляют деятельность 55 эксплуатантов воздушных судов. Регулярные коммерческие перевозки выполняют 5 авиакомпаний (Эйр Астана, Fly Arystan, SCAT, Qazaq Air, Южное небо, Жетысу).

Внутренние авиаперевозки выполняются по 57 маршрутам с частотой 617 рейсов в неделю. Маршрутная сеть международных авиасообщений страны составляет 111 маршрутов с частотой 499 рейсов в неделю в 28 стран.

Из 20 действующих аэропортов 18 категорированы по стандартам Международной организации гражданской авиации (ИКАО): аэропорты городов Астана и Алматы – по категориям IIIA и IIIB, аэропорт города Атырау – по категории II, аэропорты остальных городов – по категории I. В 12 аэропортах действует режим "открытое небо" с предоставлением пятой степени "свободы воздуха" по направлениям, на которых не оперируют казахстанские перевозчики.

В 2019 году авиакомпаниями было перевезено 8,06 млн. пассажиров, обслужено в аэропортах – 17,7 млн. пассажиров, перевезено грузов – 24,5 тыс. тонн. Ввиду карантинных ограничений в 2020 году пассажиропоток снизился до 5,48 млн. пассажиров, в т.ч. 0,88 млн. на международных (снижение на 73%) и 4,6 млн. на внутренних рейсах. В аэропортах было обслужено 10,7 млн. пассажиров и перевезено 24,2 тыс. тонн грузов.

В 2021 году отмечен рост пассажиропотока с превышением докарантинных показателей. Общее количество перевезенных пассажиров составило 9,33 млн. чел., включая 1,80 млн. на международных (рост в 2 раза к 2020 году) и 7,53 млн. чел. на внутренних рейсах. Аэропортами обслужено 17,4 млн. чел., перевезено 34,0 тыс. тонн грузов.

Одними из важнейших условий развития воздушного транзита через Казахстан являются обеспеченность авиатопливом и его конкурентоспособная цена. Данный фактор также определяет возможность развития технических посадок. При этом в Казахстане функционируют 3 нефтеперерабатывающих завода, которые обеспечивают выпуск 700 тыс. тонн авиакеросина в год (2022) при годовой потребности на уровне не менее 1 млн. тонн.

Ежегодный объем грузовых перевозок между Азией и Европой составляет порядка 7-8 млн. тонн. При этом количество обработанного груза в отечественных аэропортах по итогам 2021 года составило 130 тыс. тонн или около 1,6% от емкости азиатского направления (2020 год – 87,1 тыс. тонн, 2019 год – 140,4 тыс. тонн). При наличии собственного грузового авиаперевозчика Казахстан может сыграть ключевую роль в обслуживании грузопотоков, перевозимых авиатранспортом, как между смежными, так и между глобальными рынками.

Аэропорт города Алматы является одним из наиболее оптимальных вариантов выбора для развития международного грузового хаба ввиду его географического преимущества с точки зрения технических посадок и коммерческих рейсов по

маршруту "Европа – Юго-Восточная Азия", оснащенности современными высокоточными навигационными и визуальными средствами, бесперебойного обеспечения ГСМ, благоприятных климатических условий и развитости грузовой инфраструктуры. Персонал аэропорта имеет высокий уровень подготовки и большой опыт по работе с иностранными авиакомпаниями.

Аэропорты гг. Астаны, Караганды, Актау и Актобе также имеют потенциал для развития в качестве грузовых хабов. При этом для таких аэропортов, как Алматы и Шымкент, несмотря на их значительный потенциал, имеются ограничения в части наличия свободных земельных участков для дальнейшего развития, возникшие, в том числе вследствие интенсивной застройки приаэродромной территории.

2.5. Водный транспорт

В 2021 году средняя загрузка производственных мощностей морских портов Казахстана составила 31%, при этом наименее загруженными являются сухогрузные (25%) и паромные (20%) терминалы.

Пропускная способность сухогрузных терминалов порта Актау составляет порядка 4 млн. тонн в год, мощность по перевалке нефти - 7,5 млн тонн в год. Пропускная способность порта Курык по перевалке паромных грузов составляет порядка 6 млн. тонн. Спектр услуг порта Баутино ограничен перевалкой грузов, связанных с разработкой нефтегазовых проектов в КСКМ и обслуживанием сервисного флота, осуществляющего внутренние перевозки.

Международный рынок перевозок на Каспии сегментирован: на перевозку нефтеналивных и сухих грузов, также грузов, перевозимых паромными. В каждом сегменте задействована специфичная инфраструктура как морского порта (специализированные терминалы), так и торгового флота.

Основной грузооборот осуществляется в экспортном направлении и составляет порядка 80% от общего объема перевалки. В экспортно-импортном сообщении осуществляется транспортировка вагонов и АТС паромными и других грузов (контейнеры, ТНП, цемент, металл и др.) сухогрузными в направлении Азербайджана и Ирана.

Доля контейнерных перевозок увеличилась с 31 тыс. ДФЭ в 2019 году до 41 тыс. ДФЭ в 2021 году в связи с перемещением в данный сегмент грузов, которые ранее перевозились навалом/наливом (зерно, нефтепродукты, минеральные удобрения и т.д.).

Транспортировка нефти составляет отдельный рынок морских перевозок, так как требует специального оборудования для налива нефти в портах. Нефть транспортируется исключительно танкерами с соблюдением жестких конвенционных требований к их техническим параметрам.

На среднесрочную перспективу при отгрузке порядка 3 млн. тонн нефти в направлении Азербайджана существующая инфраструктура порта Актау (пропускная способность 5 млн. тонн) позволит перевалить указанные объемы. Вместе с тем,

учитывая, что с 2012 года транспортировка нефти осуществляется трубопроводным транспортом, для наращивания объемов транспортировки потребуются перенастройка транспортно-логистических процессов по всему маршруту следования казахстанской нефти с необходимостью строительства как минимум четырех танкеров грузоподъемностью 12 тыс. тонн.

В долгосрочной перспективе при направлении через Азербайджан дополнительных объемов и снятии санкций с иранского направления для транспортировки нефти по SWAP операциям возможны строительство дополнительной инфраструктуры в порту Курык и дальнейшее пополнение танкерного флота. Сбалансированность количественного и качественного состава торгового флота определяется перспективной грузовой базой, а также конвенционными и экологическими требованиями к конструкциям судов. Реализация межгосударственных договоренностей позволит расширить инфраструктуру новых маршрутов.

В рамках ТМТМ действуют контейнерные линии на участке Актау – Баку (Азербайджан)/ Каспийн (Иран). Текущие возможности морских портов (Актау, Курык, Баку(Алят), Батуми/Поти) позволяют переориентировать на Транскаспийский маршрут порядка 6 млн. тонн грузов, в том числе до 4 млн. тонн генеральных и сыпучих грузов (уголь, металл, руда) и до 100 тыс. ДФЭ.

Дальнейшее выстраивание единой транспортно-логистической цепочки в направлении маршрута ТМТМ даст прирост транзитных грузов из КНР в объеме не менее 40 тыс. ДФЭ к 2030 году (в 2021 году – 14,7 тыс. ДФЭ).

Навигационная безопасность в казахстанском секторе Каспийского моря обеспечивается посредством системы управления движением судов (СУДС) в портах Баутино и Курык. В порту Актау данные функции реализованы с помощью системы автоматической идентификации судов, что является недостаточным условием для безопасного мореплавания.

Протяженность внутренних водных путей Республики Казахстан составляет 4 302 км, из которых 2 104 км находится на государственном обслуживании и содержании. Помимо этого, инфраструктура внутренних водных путей включает речной порт в города Атырау, Павлодарский речной порт и небольшие грузовые пристани и причалы, имеющие автомобильные подъездные пути и паромные переправы. На реке Иртыш эксплуатируются Бухтарминский, Усть-Каменогорский и Шульбинский шлюзы, предназначенные для обеспечения сквозного судоходства.

За последние пять лет флот внутреннего водного транспорта сократился со 171 до 150 единиц, большую часть из которых составляют буксирный флот (61 ед.) и несамоходные суда - баржи (58 ед.). При этом 70 % судов эксплуатируются с превышением нормативного срока.

Перевозки по внутренним водным путям в основном осуществляются в трех водных бассейнах: Урало-Каспийском, Или-Балхашском и Иртышском. При этом

Иртышский бассейн является основным грузообразующим регионом (доля в общем объеме грузоперевозок составляет порядка 90%) и имеет большой транзитный потенциал.

Объемы перевозок по внутренним водным путям сохраняются в относительно стабильном состоянии – в 2021 году речным транспортным перевезено 1 521 тыс. тонн грузов (в том числе 1 154 тыс. тонн по р. Иртыш в Павлодарской области). Рост с 2017 года составил 8,4%.

2.6. Логистика и мультимодальные перевозки

Тенденции развития торговли в центрально-азиатском регионе (ЦАР) требуют ускоренного совершенствования и формирования единой экосистемы торговых и промышленных хабов на границе. Ключевыми условиями выступают качество физической инфраструктуры: ж/д и автодорог, пропускная способность пунктов пропуска через Государственную границу Республики Казахстан, доступность энергоресурсов.

Казахстан является важнейшим звеном сухопутных транспортных коридоров, связывающих Восток (КНР) и Запад (Европу). Следующими историческими этапами являются укрепление и развитие в регионе Центрально-Азиатского транспортно-транзитного экономического коридора Север – Юг, соединяющего Южную Азию (Афганистан, Пакистан, Индию) с регионами Европы, Центральной Азии, Урала, Сибири и Дальнего Востока, а также дальнейшее развитие ТМТМ.

В условиях геополитической турбулентности ряд стран ЕАЭС вынужденно переориентирует внешнюю торговлю и развивает новые логистические маршруты. При этом разрушение традиционных логистических цепочек транспортной взаимосвязанности становится ключевым фактором устойчивого роста и укрепления экономических связей между государствами, где роль коридоров "Север - Юг" и ТМТМ значительно возрастает.

Объем перевозок по коридору Север – Юг по итогам 2021 года превысил 13 млн. тонн, преимущественно представленных российским экспортом через морские порты РФ и Ирана. При этом, согласно экспертным оценкам, по причине реформирования логистических цепочек совокупный спрос на перевозки по данному маршруту увеличился до 30 млн. тонн грузов в год. В среднесрочной перспективе на коридоре сохранится тенденция перевозок российских грузов с использованием морских портов Каспия, а также усилится роль западного маршрута коридора со строительством железнодорожного участка Астара – Рашт.

В этой связи возникает необходимость развития системы торговых хабов вблизи Государственной границы Республики Казахстан со странами региона, что позволит переориентировать экспортные поставки через территорию России и Черное море в страны Персидского залива.

С целью увеличения пропускной способности и скорости доставки грузов по коридору ТМТМ планируется создание дополнительных терминальных мощностей в морском порту Баку, терминал Алят (Азербайджан) по принципу "доступ к инфраструктуре в обмен на грузы" с совместным оперированием сухогрузными причалами. В среднесрочной перспективе реализация данной инициативы позволит увеличить пропускную способность порта до 25 млн. тонн грузов ежегодно. Строительство универсального сухогрузного терминала мощностью 10 млн. тонн в год включит в себя контейнерные площадки и зерновой терминал.

Казахстанский бизнес активно интегрируется в региональную транспортно-логистическую систему, инвестируя собственный капитал в развитие технологичной инфраструктуры и подвижного состава для удовлетворения растущего спроса в подвижном составе и сервисе со стороны соседних государств.

По инициативе казахстанских компаний планируется создание современного мультимодального транспортно-логистического центра с контейнерным терминалом с мощностью до 200 тыс. ДФЭ в Узбекистане для покрытия растущего спроса в подвижном составе и контейнерах со стороны предпринимателей соседней республики. Проектом предусматривается строительство железнодорожной инфраструктуры, контейнерных площадок с возможностью единовременного хранения более 11 тыс. контейнеров, современных складских комплексов класса А и А+ общей площадью порядка 250 тыс. кв. метров.

На данный момент в городах Астане, Шымкенте и Караганде 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 овощехранилищах, переработке контейнеров, а также в получении комплексных транспортно-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 усилить логистические цепочки поставок с обработкой транзитных грузопотоков и частичной доработкой либо консолидацией и распределением поставок на региональные рынки сопредельных стран.

В условиях развития и интенсивного роста объемов рынка услуг электронной коммерции возрастает спрос на мультимодальные перевозки с применением современных логистических решений и складской инфраструктуры.

Кроме того, внедрение новых технологичных транспортных решений, в том числе мультимодальных перевозок Rail-Air и LCL (Less Container Load) для сборных грузов и

грузов электронной коммерции, а также контрейлерных перевозок позволяет оптимизировать скорость и стоимость доставки для различных товаров с высокой добавленной стоимостью.

Казахстанскими операторами уже опробована в тестовом режиме логистическая схема Rail-Air для доставки груза из Китая в Европу с обеспечением привлекательного соотношения стоимости и сроков оказания 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 данный момент грузы в направлении Казахстана либо стран Центральной Азии, перевозимые магистральными воздушными судами, дислоцируются в авиахабах Европы, ОАЭ (Дубай), Турции (Стамбул), России (Москва), Южного Кавказа (Баку). Доставка в аэропорты Казахстана осуществляется региональными воздушными судами, в том числе провозными мощностями пассажирских судов на регулярных рейсах.

Имея возможности осуществления региональной дистрибуции с компетенцией глобальных продаж, Казахстан мог бы не только занять свою нишу на данном рынке, но и обеспечивать региональные доставки и стать грузовой базой для России, Центральной Азии, Кавказа, Ирана, а также в перспективе выполнять полеты по мультимодальной схеме транспортировки 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 для развития грузовых авиаперевозок как в региональном, так и глобальном масштабе. При наличии собственного грузового авиаперевозчика Казахстан мог бы занять ключевое место в сфере обслуживания транзитных грузопотоков, перевозимых авиатранспортом, как между смежными, так и глобальными рынками.

2.7. Ключевые проблемы и тенденции

2.7.1. Автодорожная инфраструктура и автоперевозки

Высокие показатели аварийности и смертности в ДТП. В 2021 году в Казахстане произошло 13,9 тыс. ДТП, в результате которых ранено 18,1 тыс., погибло 2,3 тыс. человек. По оценке Всемирного банка ежегодный ущерб от ДТП в Казахстане составляет 7 млрд. долл. США. Главными факторами, обуславливающими высокие показатели аварийности и смертности, являются: несоответствие дорожной инфраструктуры нормативным требованиям по безопасности дорожного движения,

низкий уровень подготовки и дисциплины водителей, недостаточная обеспеченность средствами экстренной связи и помощи, отсутствие информационно-просветительской работы с целевыми группами населения.

Наличие лимитирующих участков на важнейших отрезках дорожной инфраструктуры. Свыше 66% дорог республиканского значения (в т.ч. 39% дорог международного значения) имеют III-V технические категории с одной полосой движения в каждом направлении. При этом на отдельных участках международных дорожных маршрутов, проходящих через Казахстан, интенсивность движения в 1,5-2 раза превышает проектные параметры для заданной технической категории. Данные факторы оказывают существенное влияние на безопасность и скорость автоперевозок.

Низкий технико-эксплуатационный уровень дорог областного и районного значения. Значительная часть автодорог не имеет твердого покрытия и находится в неудовлетворительном техническом состоянии, что ведет к повышенным издержкам пользователей, снижению уровня безопасности и надежности перевозок.

Существенные временные затраты при пересечении границ. Длительное пересечение границ пассажирами и автотранспортными средствами обусловлено недостаточной оснащенностью современными средствами контроля, низким уровнем цифровизации и интегрированности информационных систем, несоответствием инфраструктуры пунктов пропуска современным стандартам в части пропускной способности и оснащенности, отсутствием отдельных коридоров для легковых и грузовых АТС и выделенных "зеленых" коридоров.

Низкий уровень цифровизации и применения информационных систем в автотранспортной отрасли. 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 сбора, обработки и анализа данных.

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. Устаревший парк грузовых АТС наряду с ужесточением экологических требований стал одним из основных факторов, повлиявших на снижение доли отечественных автоперевозчиков на рынке международных перевозок грузов с 52% до 31%.

Недостаток квалифицированных рабочих и инженерно-технического персонала. Вследствие недостаточной согласованности современных потребностей отрасли с устаревшими образовательными программами средне-специального и высшего

образования и низким качеством подготовки наблюдается дефицит квалифицированных специалистов в таких направлениях как проектирование инфраструктурных объектов, управление реализацией проектов, планирование развития, технологии строительства и содержания, а также контроль качества выполненных работ.

Низкий удельный вес экологически чистого автотранспорта. Существующий уровень использования транспортных средств на электрической тяге, а также возобновляемых источников энергии остается очень низким. Инфраструктура для зарядки электротранспорта также слабо развита. При этом по оценке Всемирного банка загрязнение воздуха ежегодно обходится Казахстану в \$10,5 млрд., приводя к 10 тыс. преждевременных смертей. При этом в крупных городах на долю АТС приходится свыше 80% вредных выбросов.

2.7.2. Железнодорожный транспорт

Высокий уровень износа и недостаточная развитость железнодорожной инфраструктуры. Недостаточность ежегодных объемов работ по текущему ремонту и содержанию инфраструктуры МЖС наряду с устареванием оборудования путевого хозяйства приводит к ухудшению технического состояния МЖС, оказывая непосредственное влияние на безопасность ж/д перевозок. Неудовлетворительное техническое состояние действующих систем и оборудования железнодорожной автоматики повышает риски возникновения факторов угрозы жизни и здоровью пассажиров, сохранности перевозимых грузов, объектов инфраструктуры и подвижного состава железнодорожного транспорта, безопасности окружающей среды. Низкий уровень электрификации ж/д сети и преобладание однопутных линий являются причинами ограничения пропускной способности на железнодорожном транспорте и негативно сказываются на скорости доставки пассажиров и грузов.

Высокий уровень износа и дефицит вагонного парка. Согласно нормативным срокам эксплуатации подвижного состава до 2030 года возможно выбытие из эксплуатации более 800 пассажирских вагонов по сроку службы. Для обеспечения текущего уровня пассажирских перевозок потребуется дополнительное приобретение более 300 вагонов. В части грузового парка до 2030 года возможно выбытие 14,3 тыс. вагонов. Недостаточное количество и высокий износ вагонов наряду с неэффективным управлением оборачиваемостью создают сезонный дефицит вагонов в периоды пиковой нагрузки, дисбаланс между спросом и предложением подвижного состава, что в итоге приводит к росту издержек для конечных пользователей транспортных услуг.

Устаревание и дефицит локомотивного парка. Значительный износ (до 70%) парка и недостаточная обеспеченность локомотивной тягой создают сезонные дефициты провозной способности ж/д транспортной системы, способствуя удлинению сроков доставки пассажиров и грузов. Моральное устаревание значительной части парка тягового подвижного состава повышает издержки и снижает общую эффективность

перевозок, а также усугубляет отрицательное влияние ж/д перевозок на окружающую среду.

Несовершенство тарифной модели. Существующая тарифная модель не обеспечивает необходимый баланс тарифного регулирования в интересах долгосрочного планирования инвестиций и сохранения достаточной гибкости тарифных условий, в результате ограничиваются инвестиционные возможности для обеспечения содержания и модернизации инфраструктуры, а также повышения качества услуг железнодорожного транспорта. В сфере пассажирских перевозок недостаточное субсидирование создает риски по необеспечению возврата основного долга по займам, невыполнению обязательств по выплате заработной платы работникам, налоговым обязательствам в бюджет, росту кредиторской задолженности и приостановке оказания услуг.

Низкий уровень автоматизации технологических процессов. В отрасли отсутствуют либо не в полной мере функционируют информационные системы для автоматизации таких процессов, как планирование и контроль организации и выполнения смешанных перевозок; планирование маневровой и грузовой работы на станции; планирование технического обслуживания и ремонта объектов инфраструктуры и другое. Данная проблема оказывает влияние на скорость, безопасность и эффективность перевозок.

Низкий уровень развития пригородного железнодорожного транспорта, в том числе легкорельсового транспорта в городах республиканского значения и областных центрах, а также отсутствие интегрированности с городским пассажирским транспортом (в том числе в системе продаж билетов и планирования маршрутов) препятствуют обеспечению мобильности населения, снижают доступность и уровень сервиса на транспорте, в том числе при осуществлении регулярных поездок к месту работы в индустриальные и промышленные зоны.

2.7.3. Воздушный транспорт

Устаревание оборудования, технических средств и инфраструктуры аэропортов. Данная проблема выражена в устаревании техники для содержания аэродромов, наземного обслуживания воздушных судов, аварийно-спасательного обеспечения полетов в более чем 20 региональных аэропортах РК. Также во многих аэропортах (включая аэропорты городов Астаны и Алматы) наблюдается высокий уровень износа искусственных покрытий взлетно-посадочной полосы, рулежных дорожек и перронов. Данные факторы оказывают прямое влияние на безопасность, скорость, пропускную способность, транзитный потенциал и общую эффективность деятельности аэропортов, в частности, делая их не пригодными для эксплуатации современных широкофюзеляжных ВС.

Недостаточный уровень оснащенности и содержания аэродромов. Текущее состояние аэродромов в целом характеризуется недостаточной оснащенностью точными системами захода на посадку, обеспечивающими эксплуатацию в сложных

метеоусловиях и ночью, инженерными системами и средствами (светосигнальное оборудование, силовое электрооборудование, кабельные линии, инфраструктура топливозаправочных комплексов, спецтехника). Наряду с этим наблюдается несоответствие периодичности и объемов работ по реконструкции, ремонту и содержанию аэродромов действующим нормативам. Указанные факторы оказывают прямое влияние на безопасность и надежность авиаперевозок.

Высокая стоимость авиатоплива. Наряду с высокой стоимостью топлива отсутствие прозрачного механизма его распределения снижает конкурентоспособность отечественных авиакомпаний. Отечественные НПЗ обеспечивают потребность в авиакеросине только на 60-70%, при этом остальная часть импортируется, в том числе при участии многочисленных непродуктивных посредников. Данные факторы приводят к росту издержек и конечной стоимости авиатранспортных услуг для населения и бизнеса.

Разнотипность авиационного парка страны. Разнотипность авиапарка затрудняет процесс формирования единых национальных требований к навигационному обеспечению полетов. Наряду с этим продолжающаяся эксплуатация устаревших ВС вынуждает национального провайдера (РГП "Казаэронавигация") поддерживать эксплуатацию устаревших навигационных средств типа NDB и VOR при явных преимуществах навигации, основанной на характеристиках (PBN).

Недостаточный уровень цифровизации. Вследствие отсутствия единой информационной среды обмена данными и согласованиями между всеми участниками перевозочного процесса, включая контрольно-надзорные органы, до 85% времени транспортировки авиагруз находится на земле в ожидании оформления документов. Это приводит к значительным временным потерям в грузовых авиаперевозках и снижает привлекательность Казахстана в качестве транзитного авиационного хаба. Также в части навигационного обеспечения не в полной мере реализованы сервисы по формированию и распространению в цифровой среде аэронавигационной информации, автоматизации предоставления метеорологической информации и т.п.

Дефицит квалифицированного авиационного персонала. Особенно острой является нехватка руководящего и инженерно-технического персонала аэродромной службы, службы электро-светотехнического обеспечения полетов, службы горюче-смазочных материалов, аварийно-спасательного обеспечения полетов, где кадровый дефицит составляет от 20 % до 40 % в зависимости от специальности. Наряду с этим наблюдаются недостаточный уровень подготовки персонала в учебных заведениях РК, а также отсутствие системы постоянного повышения квалификации занятого персонала аэропортов. При этом единственным высшим учебным заведением по подготовке авиационных кадров в стране является АО "Академия гражданской авиации".

2.7.4. Водный транспорт

Недостаточная навигационная оснащенность. В порту Актау отсутствуют средства навигационного сопровождения движения судов, а также возможности для контроля за соблюдением требований безопасности судоходства судами, дислоцирующимися у искусственных островов. Недостаточно развита система поиска и спасения судов в КСКМ, а также ликвидации загрязнений, в т.ч. нефтяных. Данные факторы влияют на эксплуатационную и экологическую безопасность водного транспорта.

Высокая степень износа перегрузочного оборудования и причальных сооружений порта Актау. Отсутствие у порта Актау возможностей для инвестирования в модернизацию инфраструктуры привело к износу перегрузочного и нефтеналивного оборудования, гидротехнических и причальных сооружений, снижая общую эффективность операционной деятельности, скорость и уровень сервиса оказываемых услуг.

Неприспособленность портовой инфраструктуры к растущему контейнерному потоку. Вследствие недостаточной адаптированности портовой инфраструктуры к изменяющейся структуре грузопотока пропускная способность по перевалке контейнеров существенно ограничена, снижая скорость и общую эффективность данных операций.

Износ инфраструктуры внутреннего водного транспорта. На судоходных водных путях имеют место недостаточное количество и высокий износ береговой транспортной инфраструктуры и судоходных шлюзов, что существенным образом ограничивает их пропускную способность и препятствует использованию провозного потенциала внутреннего водного транспорта. Износ государственного технического флота также находится на критическом уровне, не позволяя надзорным органам эффективно осуществлять свои функции по обеспечению безопасности судоходства.

Неразвитая судостроительная и судоремонтная база. Ввиду отсутствия собственных мощностей в Казахстане, в целях ремонта флота предприятиям отрасли приходится отправлять суда за рубеж, что ведет к удорожанию ремонтных работ и дополнительным временным издержкам.

Низкая конкурентоспособность торгового флота. Из-за недостатка сухогрузов, паромов, танкеров и контейнеровозов казахстанский флот не может конкурировать с более развитым флотом других стран Каспийского бассейна, препятствуя интеграции Казахстана в региональную транспортно-логистическую систему.

Обмеление Каспийского моря. В связи с понижением уровня Каспийского моря со скоростью порядка 6-7 сантиметров в год в ряде портов суда не могут быть загружены на полную осадку, что приводит к снижению общей эффективности и повышению стоимости перевозок.

Низкий уровень цифровизации. Недостаточная цифровизация перевозочного процесса в морских портах снижает скорость обработки грузов и затрудняет планирование операционной деятельности. В частности, отсутствуют интегрированная

система планирования и управления грузовыми перевозками между КТЖ и операторами терминалов, а также единая информационная среда для осуществления контрольно-надзорных функций государственными органами в морских пунктах пропуска.

2.7.5. Логистика и мультимодальные перевозки

Усугубляющееся влияние инфраструктурных узких мест на эффективность перевозок. Рост объема транзитных грузов, следующих из КНР в Европу через Казахстан, создавая дополнительные возможности для развития и роста доходов от транзитных перевозок, вместе с тем повышает нагрузку на существующую инфраструктуру, усугубляя влияние инфраструктурных ограничений на удовлетворение внутренних транспортных потребностей. Без принятия надлежащих мер существующие "узкие места" в системе мультимодальных перевозок и недостаточная гибкость при формировании тарифов обострятся и станут сдерживающим фактором для развития транспортно-логистического потенциала.

Несовершенство таможенного законодательства в части регулирования оборота контейнеров (тары), а также необходимость декларирования в режиме временного ввоза. В Казахстане не реализованы на законодательном уровне положения Конвенции о временном ввозе (Стамбул, 1990), регламентирующие возможность предоставления операторами письменных обязательств в произвольной форме об уплате таможенных пошлин и налогов без оформления книжки CARNET ATA. Данная проблема сдерживает интеграцию Казахстана в международные логистические потоки и препятствуют повышению уровня контейнеризации и установлению баланса между экспортно-импортными и транзитными перевозками.

Отсутствие унифицированного мультимодального коносамента. При организации мультимодальных и смешанных перевозок, смене вида транспорта возникает необходимость переоформления транспортных документов (СМГС, ЦИМ/СМГС, Air bill, CMR, маршрутный лист), 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 проблема приводит к снижению привлекательности трансказахстанских транзитных коридоров и препятствует интеграции транспортно-логистической системы страны в региональную транспортную систему.

Низкий уровень развития контейнерных и смешанных перевозок. Доля контейнерных грузов в РК на порядок ниже по сравнению с показателями стран, лидирующих в области транспортно-логистических услуг. Основными

ограничивающими факторами являются: неконкурентоспособные тарифы в сравнении с авто- и ж/д перевозками в крытых вагонах, несбалансированность экспортных, импортных и транзитных грузопотоков, недостаток необходимой логистической инфраструктуры, дефицит фитинговых платформ и контейнерного оборудования, а также несовершенство налогового и отраслевого законодательства для развития мультимодальных перевозок. Дальнейшая диверсификация грузопотоков потребует существенных инвестиций в портовую инфраструктуру, приобретения (модернизации) погрузочно-разгрузочного оборудования и строительства судов, а также развития транспортно-логистического сервиса, который бы интегрировал создаваемые инфраструктурные возможности.

Технологическое отставание транспортно-логистической отрасли от развитых стран . Сохранение имеющегося разрыва по уровню научно-технического и технологического развития между Казахстаном и более развитыми странами ослабляет позиции предприятий транспортно-логистической отрасли страны на глобальных конкурентных рынках транспортных услуг и затрудняет реализацию транзитного потенциала.

2.7.6. Выводы анализа проблем и тенденций

По результатам анализа установлено, что большинство имеющихся проблем является общим для отдельных отраслей транспорта и носит межотраслевой характер.

Для обеспечения комплексного подхода к решению проблем и интегрированного развития отдельных отраслей транспорта в рамках единой транспортно-логистической системы выявленные отраслевые проблемы систематизированы по описанным далее группам.

Проблемы, препятствующие интегрированному развитию транспортно-логистической отрасли и освоению транзитного потенциала:

- недостаточная развитость трансграничных хабов и терминальной сети для привлечения дополнительных объемов транзита и обеспечения непрерывной мультимодальной транспортировки;

- недостаточная пропускная способность международных транзитно-транспортных коридоров, транспортных узлов, логистических терминалов и пунктов пропуска;

- недостаточная обеспеченность и высокий уровень износа парка транспортных средств, включая грузовой автомобильный, железнодорожный, морской и воздушный транспорт;

- наличие нефизических барьеров в международном транспортном сообщении, в т.ч. длительный и сложный цикл таможенного администрирования процесса мультимодальных перевозок грузов в международном сообщении;

- пробелы в законодательном обеспечении перевозочной деятельности;

- недостаточная развитость транспортно-логистического сервиса современного уровня;

недостаточный уровень развитости "мягкой инфраструктуры", цифровизации и автоматизации для управления мультимодальными перевозками, обмена данными и документами между участниками перевозочного процесса.

Проблемы, влияющие на стабильность и безопасность транспортной инфраструктуры и перевозочной деятельности:

несоответствие транспортной инфраструктуры требованиям межгосударственных, национальных и отраслевых стандартов в области безопасности движения;

наличие разрывов и "узких мест" в транспортных связях между центрами экономической активности и населенными пунктами страны;

недостаточно эффективное использование средств цифровизации, автоматизации, регулирования, контроля и управления движением;

неразвитость служб эксплуатации, экстренного реагирования, связи и помощи;

неэффективная система профилактики нарушений безопасности движения и эксплуатации транспортных средств;

несовершенство нормативной правовой базы и стандартов в области безопасности на транспорте;

несовершенство систем и технологий планирования, управления и регулирования для обеспечения непрерывности перевозочной деятельности и надежности перевозок;

высокий уровень экологического ущерба от деятельности транспортно-логистического комплекса и недостаточное использование "зеленых" технологий.

Проблемы, влияющие на общую эффективность перевозочной деятельности и управления инфраструктурой:

несовершенство системы тарифообразования на регулируемые услуги;

ограниченность форм и сфер применения механизмов государственно-частного партнерства;

пробелы в системе государственного субсидирования транспортных услуг;

незавершенность внедрения систем управления активами для планирования расходов на ремонт и эксплуатацию объектов транспортной инфраструктуры;

недостаточное развитие и применение современных цифровых технологий и автоматизированных систем планирования и управления транспортной деятельностью;

недостаточное применение инновационных материалов, проектных решений, технологий, систем управления и новых форм юридических взаимоотношений сторон при проектировании, строительстве, ремонте и эксплуатации инфраструктуры.

Проблемы, препятствующие развитию рынка и повышению качественного уровня транспортно-логистических и сопутствующих услуг:

незавершенность институциональных реформ для либерализации рынка в сфере железнодорожных перевозок грузов и авиаперевозок;

отсутствие благоприятных условий для привлечения частного капитала;

наличие пробелов и несбалансированности в системе государственного регулирования;

низкий уровень сервисных услуг ввиду неразвитости сервисной инфраструктуры.

Наряду с этим общими для всех отраслей транспорта являются:

низкий научно-технологический потенциал транспортно-логистической отрасли;

дефицит квалифицированных инженерных кадров и опытных управленцев транспортных специальностей;

неуправляемая инфляция и периодические перебои в обеспечении строительными материалами и топливно-энергетическими ресурсами для развития и функционирования транспортно-логистической отрасли.

Раздел 3. Анализ международного опыта

3.1. Опыт развития автоперевозок и дорожной инфраструктуры

Упрощение процедур и сокращение времени прохождения контроля грузов и автотранспортных средств на границе являются важными условиями развития международных перевозок. Примером эффективного сотрудничества в этой сфере является опыт КНР и Монголии.

Применение и обязательное использование всеми грузовыми автотранспортными средствами согласованного сторонами унифицированного грузового манифеста позволили стандартизировать важную информацию о грузе, используя 25 элементов данных из таможенной декларации и грузового манифеста, а также исключить трудности с переводом и повторным заполнением форм. В результате сократилось время ожидания для грузовых автомобилей и упростились таможенные процедуры с 11 до 7 шагов.

В Армении в результате внедрения платформ "Одно окно, одна остановка" и "Взаимодействие" между государственными органами с модернизацией АПП Баграташен, Бавра и Гогаван время пересечения армяно-грузинской границы грузовыми АТС сократилось до 20 минут.

В Азербайджане в рамках финансируемого ЕС проекта "Поддержка развития таможенно-пограничного пункта "Красный мост" был введен в эксплуатацию Центр содействия торговле для участников внешней торговли между Азербайджаном и Грузией. Это способствовало укреплению и развитию торговых связей между странами транспортного коридора Шелкового пути, а также существенному упрощению трансграничной торговли.

В рамках мер по развитию международных автомобильных перевозок грузов с участием азербайджанских перевозчиков в стране освобождены от уплаты утилизационного сбора седельные тягачи и моторные транспортные средства массой от 12 до 50 тонн. Аналогичные меры реализуются в Узбекистане, где от уплаты утилизационного сбора до 31 декабря 2022 года освобождены новые грузовые и

специализированные АТС, а также автотранспортные средства (не ниже евро-5) со сроком эксплуатации до 4 лет.

Также в Узбекистане реализуются меры поддержки национальных перевозчиков в приобретении большегрузных автотранспортных средств, прицепов и полуприцепов, используемых для международных автомобильных перевозок, включающие компенсации на покрытие процентных ставок по кредитам (до 25%) и предоставление поручительств по кредитам (до 50%).

В части финансирования затрат на развитие и содержание дорожной инфраструктуры интересен опыт США и России, где соответствующие сборы с пользователей автодорог интегрированы в акцизную часть стоимости топлива для автотранспортных средств. Доходная часть бюджета дорожной отрасли формируется за счет отчисления части акциза от реализации топлива в специализированные дорожные фонды.

В США размер акциза в среднем составляет 18 центов с галлона (22 тенге с 1 литра), при этом 82% доходов дорожного фонда формируется за счет поступления акцизов, из которых 95% впоследствии направляется на финансирование федеральных автодорог (аналог дорог международного и республиканского значения в РК). Ежегодный объем поступлений в дорожный фонд составляет порядка 36 млрд. долл. США. Данная сумма покрывает 25% всех расходов государства на строительство, ремонт и содержание автодорог.

В Российской Федерации размер акциза для бензина составляет 13%, для дизельного топлива – 8%. Ежегодный объем акцизных поступлений от продажи топлива составляет 800 млрд. рублей, при этом 36% от акцизов и транспортного налога (порядка 4,4 млрд. долл. США) направляется в Федеральный дорожный фонд. Указанная сумма ежегодных сборов позволяет покрыть около 26% от нормативной потребности финансирования на строительство, ремонт и содержание автодорог, остальная часть расходов компенсируется из федерального и местных бюджетов.

Применение в Казахстане опыта КНР, Монголии и Армении в части упрощения и оптимизации процедур прохождения контроля грузов и автотранспортных средств на границе позволит существенно повысить уровень торгово-экономических отношений и развития международных автомобильных перевозок.

Дальнейшая реализация и расширение спектра мер государственной поддержки развития парка международных автоперевозчиков Казахстана по примеру Узбекистана и России будут способствовать повышению провозных возможностей и доли участия национальных перевозчиков на рынке международных автомобильных перевозок.

3.2. Опыт развития железнодорожного транспорта

Анализ успешного опыта развитых стран в части модернизации железнодорожной инфраструктуры показывает, что ключевым фактором результативности

предпринимаемых мер является обеспечение надлежащего уровня инвестирования для реализации масштабных инфраструктурных проектов.

В частности, обладая сравнимой с Казахстаном плотностью железнодорожных путей на 1 кв. км территории, Австралия в 2017 году приступила к реализации масштабной 10-летней программы обновления железнодорожной инфраструктуры стоимостью 6,7 млрд долларов. При этом значительная доля проектов была направлена на устранение узких мест, обновление инфраструктуры и увеличение скоростных параметров сети, а главным критерием оценки и выбора инвестиционных проектов для реализации стали социально-экономические выгоды для населения Австралии.

В части обновления подвижного состава интересен опыт Польши. Имея значительную долю устаревших локомотивов и вагонов с техническими характеристиками и ограничениями со времен СССР, Польша в 2021 году запустила масштабную программу обновления подвижного состава с периодом реализации до 2030 года и общим объемом инвестиций в размере 6,2 млрд. долларов США. Наряду с принятием мер по либерализации рынка ж/д перевозок данная программа дала мощный импульс для привлечения частных инвестиций в отрасль и позволила за короткий срок вывести эффективность грузовых и пассажирских ж/д перевозок на качественно новый уровень, соответствующий стандартам ЕС.

Анализ опыта нескольких стран ЕС показывает, что наиболее действенным стимулом для повышения эффективности работы монопольного перевозчика в большинстве зарубежных моделей является конкуренция. Организационное разделение инфраструктуры и базового перевозчика в рамках холдинга (так называемая "холдинговая модель") в европейских странах доказало свою эффективность за счет обеспечения прозрачности между различными видами деятельности и эффективного контроля над ними, включая:

- создание отдельного органа или наделение существующего правами и обязанностями по обеспечению контроля за недискриминационным доступом частных перевозчиков к услугам инфраструктуры;

- разделение функций лицензирования (перевозчиков) и обеспечения недискриминационного доступа в разные регуляторные органы власти;

- обеспечение недискриминационного доступа к услугам, которые являются существенными и необходимыми для осуществления деятельности частных перевозчиков;

- введение четких квалификационных требований к частным перевозчикам по ряду ключевых параметров (материально-технические, финансовые, квалификационные, безопасность).

На примере Германии в DB Group существует организационное разделение инфраструктурного блока, перевозочной и логистической деятельности на отдельные организационно-самостоятельные сегменты. Организация деятельности DB Group

характеризуется наличием контроля за инфраструктурным блоком со стороны государственного регулятора по обеспечению недискриминационного доступа к МЖС и сопутствующим услугам, демонстрируя высокую эффективность такого подхода.

При этом инфраструктурный блок отделен от логистической деятельности и не имеет коммерческого или административного отношения к оказанию транспортно-логистических услуг в группе DB.

Либерализация грузовых перевозок привела к формированию в странах ЕС более тысячи независимых перевозчиков грузов, владеющих и управляющих подвижным составом (вагонами и локомотивами). В 28 странах ЕС действует более 1 тыс. лицензий на операторскую деятельность, наибольшее количество конкурирующих независимых перевозчиков зарегистрировано в Германии (434 компании). Доля независимых частных перевозчиков составила 42% в целом по ЕС.

Развитие конкуренции позволило снизить издержки монополиста до 50% наряду с повышением общей рентабельности операционной деятельности в долгосрочном горизонте. Также это способствовало активному внедрению инновационных решений в сфере автоматизации и цифровизации железнодорожной отрасли, расширению ассортимента и повышению качества логистических услуг.

В ЕС отсутствует система кросс-субсидирования между пассажирским и грузовыми перевозками. Дифференциация тарифов происходит по таким признакам, как интенсивность движения на маршруте, скорость перевозки, влияние на износ МЖС, тип тяги, категория груза (опасный, не опасный). Данный опыт является актуальным для поэтапной реализации в Казахстане.

Применение опыта Германии в части организационного разделения перевозочной и логистической деятельности, а также управления железнодорожной инфраструктурой также является целесообразным для Казахстана. Такое разделение будет способствовать росту эффективности железнодорожных перевозок, обеспечению прозрачности в операционной деятельности и разграничению функциональных обязанностей между Национальным грузовым перевозчиком и Национальным оператором инфраструктуры.

Повышение уровня либерализации рынка железнодорожных перевозок в Казахстане по примеру ЕС позволит обеспечить недискриминационный доступ к услугам магистральной железнодорожной сети, что является существенным и необходимым для осуществления деятельности и развития частных перевозчиков в стране.

Кроме того, во всех развитых странах тарифная политика в ж/д отрасли основана на моделировании и анализе оптимальных значений тарифов. При расчете тарифов в обязательном порядке применяются такие принципы как принцип прозрачности, принцип полного покрытия издержек, принцип соответствия спроса и предложения и другие.

3.3. Зарубежный опыт развития воздушного транспорта

Как показывает мировой опыт, оснащенность аэропортов играет ключевую роль для развития отрасли воздушного транспорта. В США значительный импульс развитию отрасли придала 10-летняя государственная программа развития аэропортов на период 1978-1988 гг. стоимостью в 10 млрд. долл. США, в рамках которой были проведены модернизация оборудования и обновление инфраструктуры 2,6 тыс. аэропортов по всей стране. В результате реализации программы помимо повышения пассажиропотока к 1990 году доля частных аэропортов выросла на треть, а количество эксплуатируемых в стране воздушных судов выросло в 1,6 раза.

Целесообразным для применения в Казахстане является опыт Турции по либерализации рынка авиационных услуг и деятельности аэропортов, которая обеспечила развитие конкуренции и приток частных инвестиций в отрасль.

В начале 2000-х годов правительством Турции были проведены масштабные реформы по усилению авиационной администрации и частичной приватизации национального авиаперевозчика Turkish Airlines путем размещения 51% акций на фондовом рынке. Помимо этого была оказана поддержка в предоставлении государственных гарантий для приобретения самолетов с использованием инструментов экспортного финансирования различных международных институтов развития.

Определение нового аэропорта Стамбула (крупнейшего авиационного хаба Евразии) в качестве основного порта базирования авиакомпании Turkish Airlines также является мерой поддержки национального флагмана.

Либерализация рынка потребовала развития Turkish Airlines собственных низкобюджетных авиакомпаний для внутренних маршрутов, а также грузового авиаподразделения. При этом активное использование грузовых отсеков пассажирских самолетов является одной из основ авиагрузовых перевозок Турции.

Благодаря инвестициям в инфраструктуру и последовательной государственной политике Турция вошла в число наиболее быстроразвивающихся стран в части воздушного транспорта. За прошедшие с начала реформ 20 лет география полетов турецких авиакомпаний расширилась с 60 городов в 50 странах до 335 городов в 128 странах мира. При этом число коммерческих внутренних авиарейсов достигло 484 тыс., международных – 438 тыс. Совокупный пассажиропоток в аэропортах Турции в 2021 году приблизился к 130 млн. пассажиров.

Опыт Северной Америки в развитии аэродромной инфраструктуры через создание целевых источников финансирования и реализацию точечных программных мер со стороны государства является весьма актуальным для применения в Казахстане.

В Канаде на протяжении 30 лет реализуются программы поддержки аэропортов и авиации. Наиболее популярными являются программа восстановления аэропортов (Airport Relief Fund) и действующая на текущий момент 5-летняя программа

финансирования стратегически важных аэропортов "Airport Critical Infrastructure Program", в рамках которой инициировано выделение 360 млн. долл. для реализации мер по повышению безопасности и модернизации инфраструктуры. Данные программы имеют четкие критерии и охватывают все аспекты деятельности ключевых аэропортов страны.

В США для развития аэродромной инфраструктуры созданы специальные фонды Airway trust funds, источником финансирования которых являются сборы с акцизов на авиатопливо, сборы со стоимости авиабилетов и т.п.

В части международного опыта использования Free Route Airspace (FRA, воздушное пространство свободной маршрутизации) примечателен опыт Российской Федерации, где в июне 2020 года осуществлено внедрение FRA в океаническом секторе Магадан. Благодаря внедрению FRA удалось добиться сокращения полетного расстояния на 55,5 км по сравнению с фиксированным маршрутом.

В декабре 2021 года Национальная служба ОБД (NATS) внедрила концепцию FRA в воздушном пространстве Великобритании. В рамках данного проекта были исключены установленные маршруты над воздушным пространством Шотландии, на долю которого приходится около 1/3 воздушного пространства Великобритании. Учитывая высокую интенсивность воздушного движения (до 2000 рейсов в день и около 80% всех трансатлантических рейсов), ожидается, что данные изменения помогут значительно сократить затраты авиакомпаний через оптимизацию расхода топлива и времени полета, что также благоприятно отразится на снижении выбросов CO₂.

Также интересен опыт ОАЭ, Катара и Сингапура в части развития международных хабов, что является актуальной задачей развития для транспортно-логистической отрасли Казахстана. Наряду с этим продолжение реализации режима "открытого неба" по примеру США и ЕС послужит стимулом для дальнейшей интеграции Казахстана в международную торгово-экономическую среду, а также будет способствовать развитию аэропортовой инфраструктуры, созданию удобств для пассажиров и обеспечению беспрепятственного доступа в ведущие мировые центры.

3.4. Опыт ЕС в развитии водного транспорта

Наиболее целесообразным стандартом для определения дальнейших путей совершенствования государственного управления морской транспортной системой Казахстана представляется передовой опыт ЕС. Политика ЕС по морскому транспорту является большой областью развития и инноваций, что обусловлено важностью морского транспорта для ЕС как с экономической точки зрения, так и с организационной в части развития мультимодальной транспортной системы.

Основой морской политики ЕС является нормативная база для рыночных услуг на морском транспорте с параллельным принятием высокоразвитого режима безопасности

морских операций и снижения рисков потенциального катастрофического и экологического ущерба.

В подавляющем большинстве стран ЕС государственный сектор играет ключевую роль в планировании, инвестировании, развитии и регулировании портов. Поскольку государству все труднее обеспечивать требуемые инвестиции, оптимальным решением являются привлечение частного капитала в порты, а также повышение эффективности за счет либерализации портовой практики и введения конкуренции. При этом роль государственного сектора трансформируется от участия в оказании услуг к регулирующим и надзорным функциям, формируя эффективную иерархическую структуру между государством, администрацией морского порта и операторами терминалов.

Конструкции судов, стандарты обслуживания, условия занятости, операционные системы, накладные расходы, налоги, загрязнения нефтью, относящиеся к окружающей среде выбросы и многие другие вопросы так или иначе подлежат государственному регулированию. В течение последнего десятилетия вопросам окружающей среды, выбросов с судов, балластными водами и утилизации судов уделяется пристальное внимание.

Недавно введенные нормативы требуют от судоходной отрасли инвестиций в природоохранные технологии, такие как сокращение отходов, выбросов и обработка балластных вод. Нормативно-правовые и экономические стимулы побуждают судовладельцев инвестировать в модернизацию имеющихся судов, содействуя снижению глобального экологического воздействия от судоходства.

Наметился тренд к использованию сжиженного газа в качестве судового топлива, что способствует снижению расходов и решению задач, связанных с изменением климата, в соответствии с целями 7 (энергетика) и 13 (изменение климата) ООН в области устойчивого развития.

Еще одним трендом развития международных морских перевозок стало формирование портов-хабов, которые выполняют роль региональных распределительных центров по комплектации грузовых партий. Их главным преимуществом является возможность объединения транспортных потоков в одном месте, что позволяет сократить сроки обработки грузов.

В ЕС функции портов-хабов выполняют три крупнейших порта: порт Роттердам (Нидерланды), порт Антверпен (Бельгия) и порт Гамбург (Германия), которые обрабатывают 76% всех контейнерных грузов, доставляемых в европейские порты. В результате общего тренда на контейнеризацию доля традиционных генеральных грузов сократилась в период 2005-2020 гг. с 11% до 4%, навалочных грузов с 17% до 5%.

Формирование в ЕС портов-хабов, осуществляющих перевалку больших объемов контейнерных грузов, повлекло за собой потребность в обеспечении широкого спектра услуг по комплексному обслуживанию судов, грузов и повышении уровня

безопасности. ЕС уделяется повышенное внимание системе управления движением судов (СУДС). Информация о судоходстве, поступающая от СУДС, интегрируется в общеевропейскую информационную систему SafeSeaNet, где дополняется информацией от системы дальней идентификации и слежения (LRIT), затем предоставляется большому числу пользователей. Для повышения безопасности внутриводного транспорта созданы речные информационные службы, которые направлены на быстрый обмен информацией между всеми заинтересованными сторонами.

Для дальнейшего развития в Казахстане рынка услуг на морском транспорте одновременно с принятием высокоразвитого режима безопасности морских операций необходимо применение опыта ЕС в части формирования портов-хабов, выполняющих роль региональных распределительных центров, наряду с совершенствованием нормативной правовой базы в части обеспечения безопасности морских операций и снижения рисков нанесения ущерба окружающей среде. Реализация опыта ЕС в сфере цифровизации перевозочного процесса и создания единой цифровой базы инспектирования судов позволит Казахстану в большей степени интегрироваться в систему глобальных транспортных коридоров.

3.5. Опыт развития транзитной инфраструктуры

В части развития транзитного потенциала и формирования необходимой инфраструктуры наиболее актуален опыт Польши, где действует двухэтапный план развития инфраструктуры транзитных перевозок в направлении Восток – Запад. На первом этапе предусматривается повышение доступности пограничного перехода Тересполь – Брест, включая расширение путевой системы станции Тересполь с шириной колеи 1520 мм. Реализация плана, запланированная на 2022-2024 гг., обеспечит возможность обработки поездов длиной до 1 050 м и нагрузкой на ось 25 тонн, включая создание путей для размещения поврежденных или неисправных вагонов, а также объектов для содействия проведению таможенных и пограничных операций.

На втором этапе предусматривается строительство нового моста через реку Буг, что даст возможность для увеличения транзитного грузопотока. Данная инфраструктура обеспечит сопряжение путей колеи 1435 мм с путями шириной 1520 мм, что позволит повысить провозную способность железнодорожного транспорта на польско-белорусской границе, в том числе путем разделения движения пассажирских и грузовых поездов.

Реализация указанных проектов выполняется в продолжение модернизации железнодорожной линии E20 "Седльце – Тересполь", включая модернизацию перегонов и станции Тересполь, а также переоснащение местного диспетчерского пункта, что уже позволило существенно повысить скорость и безопасность движения поездов.

Необходимо отметить, что в странах Европы росту скорости обработки поездов способствует развитие пограничной станционной инфраструктуры по "сквозному" типу движения поездов, тогда как в Казахстане станции Достык и Алтынколь построены по "островному" принципу. При этом эффективность транзитных ж/д перевозок во многом обеспечивается путем привлечения к их осуществлению частных перевозчиков и операторов практически во всех странах Западной Европы и Северной Америки.

В части развития торговых хабов заслуживает внимания опыт ОАЭ в развитии контейнерных, генеральных перевозок и складировании продукции в границах СЭЗ Jebel ali (JAFZA). Данная СЭЗ создана как обособленная территория, где основными видами деятельности являются производство, хранение, складирование и распределение продукции в ОАЭ и всему миру. Концепция работы JAFZA включает в себя концентрацию производственного, транспортно-логистического кластера, где также присутствует возможность складирования товаров в бондовые, свободные склады. Широкий спектр направлений деятельности оказал мультипликативный эффект на рост товарооборота на территории данной СЭЗ, на текущий момент в ней зарегистрировано более 8 700 компаний из 130 стран мира.

В Мексике в рамках промышленной кооперации существуют экспортно-производственные зоны с льготным режимом предпринимательства – "макиладорас". В основном эти зоны расположены на границе с США. При этом на территорию данных зон поступают сырьевые и промежуточные изделия, которые затем перерабатываются и экспортируются за рубеж.

Во Вьетнаме на территории зон приграничного экономического сотрудничества действуют льготы в виде беспошлинной торговли, сниженной ставки подоходного налога на период до 15 лет, при этом в течение первых 4 лет участники зон налогом не облагаются. Для физических лиц налоги снижены в 2 раза; период прохождения грузов сокращен с 6 дней до 3 часов. На территории зоны Дунсин-Монгкай внедрена электронная система допуска лиц (e-port), что обеспечивает скорость обслуживания физических лиц до 6 секунд на человека. Кроме того, участники зон приграничного экономического сотрудничества могут экспортировать товары в США и ЕС.

Экспортно-импортный режим СЭЗ в Сингапуре вытекает из роли государства, как единой экспортно-производственной зоны. С целью организации экспортного производства в стране, ряд промышленных районов был объявлен промышленными зонами с введением благоприятных режимов, развитой инфраструктурой и сервисными услугами. Это позволило за считанные годы превратить несколько районов в торгово-промышленные кластеры, включающие промышленные предприятия, транспортную и иную сопутствующую инфраструктуру.

Раздел 4. Видение развития транспортно-логистического потенциала

Стратегической целью Концепции является содействие экономическому росту страны и повышению качества жизни населения через развитие доступных, эффективных и безопасных транспортно-логистических услуг с вхождением Казахстана к 2030 году в число региональных лидеров по уровню развитости транспортно-транзитного потенциала, обеспечивающего как внутренние, так и внешние потребности в эффективных перевозках.

В автомобильно-дорожной отрасли политика развития сосредоточится на снятии инфраструктурных ограничений и нефизических барьеров для развития внутренних и международных автоперевозок наряду с мерами по повышению самокупаемости дорожной инфраструктуры за счет дальнейшего развертывания систем взимания платы цифровизации процессов управления дорожными активами и перспективным переходом на полное самофинансирование работ по текущему ремонту и содержанию дорог.

Повышение скорости доставки пассажиров и грузов, безопасности и комфорта пользователей будет реализовано через улучшение технического состояния транспортной инфраструктуры, внедрение интеллектуальных систем и цифровизацию услуг.

Все международные автомобильные коридоры (13 тыс. км) будут приведены в соответствие с мировыми стандартами скорости, безопасности и сервиса, создавая возможности для привлечения дополнительных объемов транзитных грузов по направлениям "Север-Юг" и "Западная Европа – Западный Китай". Будет проведена модернизация свыше 50 автомобильных пунктов пропуска через государственную границу.

Вдоль автодорог республиканского значения будет построено не менее 200 современных объектов придорожного сервиса, оснащенных инфраструктурой для полноценного отдыха, высокоскоростной связи и обогрева водителей в зимний период наряду с созданием сети зарядных станций для электромобилей. При этом 100% республиканских дорог (24,5 тыс. км) будут приведены к нормативному состоянию, обеспечивающему комфортный и безопасный круглогодичный проезд автотранспорта.

Также, различными видами ремонтно-восстановительных работ будет охвачено не менее 30 тыс. км дорог областного и районного значения с приведением местной 90% сети к нормативному техническому состоянию. Таким образом, практически все населенные пункты страны будут обеспечены круглогодичным автотранспортным сообщением.

На всех ключевых объектах транспортно-логистической инфраструктуры будет обеспечено стабильное покрытие сетью мобильной связи не ниже четвертого поколения (4G) с доступом к сети Интернет, что позволит предоставлять широкую линейку цифровых онлайн-сервисов для водителей и пассажиров.

Будут существенно упрощены процедуры контроля при пересечении границы для автомобильных перевозок с объединением государственных услуг по принципу "единого окна". Казахстан присоединится к международной системе автострахования и перейдет на электронные накладные и системы обмена данными между таможенными органами.

К 2030 году среднее время прохождения пунктов пропуска грузовыми АТС в экспортно-импортном сообщении не будет превышать 20 минут, в транзитном сообщении – не более 10 минут. Данный показатель будет достигнут, в том числе за счет внедрения принципа "Одна остановка" наряду с мерами по разворачиванию средств совместного таможенного контроля приграничных стран на нейтральной территории.

Наращивание экспорта груза автомобильным транспортом будет достигнуто через всемерную поддержку отечественных международных автомобильных перевозчиков в рамках программы "Свой груз – свое транспортное средство". Данная мера придаст импульс для активного вовлечения и продвижения отечественных услуг в торговых операциях с увеличением доли казахстанских грузовых автоперевозчиков на рынке транспортных услуг с 31% до, как минимум, 50%.

С учетом зарождающегося мирового тренда начнется поэтапная подготовка транспортно-логистической инфраструктуры страны к эксплуатации высокоавтоматизированного и беспилотного автотранспорта, в том числе для обеспечения перспективных нужд грузовых транзитных автоперевозок.

Устойчивое развитие систем городского пассажирского транспорта будет реализовано за счет поэтапного обновления подвижного состава современными комфортабельными транспортными средствами на альтернативных видах топлива, преимущественно на электрической тяге.

В крупных городах повышение уровня сервиса на общественном пассажирском транспорте будет способствовать замедлению динамики роста интенсивности движения легкового автотранспорта и сопутствующей экологической нагрузки.

В отрасли железнодорожного транспорта с целью развития транзита и удовлетворения спроса на внутренние перевозки будет реализована масштабная программа модернизации инфраструктуры, локомотивного и вагонного парка наряду с комплексными институциональными реформами и мерами по развитию конкурентного рынка.

Будут завершены институциональные реформы, в соответствии с требованиями законодательства будет создан национальный оператор инфраструктуры, а также реализованы меры по развитию конкуренции на рынке грузовых железнодорожных перевозок с учетом интересов государства и национальной безопасности. Соответствующие изменения в институциональной среде, правовой базе и тарифной модели обеспечат эффективное и сбалансированное регулирование отношений между национальной компанией, перевозчиками, операторами, экспедиторами и позволят

всем участникам перевозочного процесса рентабельно функционировать в меняющихся условиях.

Реализация первоочередных инвестиционных проектов по развитию железнодорожной отрасли будет направлена на повышение пропускной способности ТМТМ, обеспечивая возможности для дополнительной переориентации грузопотоков с альтернативных транзитных маршрутов на казахстанский сегмент ТМТМ.

Потенциал ТМТМ к 2030 году оценивается до 20 млн. тонн грузов в год (в 10 раз к текущему уровню), в том числе включая контейнерные перевозки до 2 млн. ДФЭ, требуется проработать соответствующее развитие инфраструктуры ТМТМ для обеспечения соответствующего грузопотока, что создаст возможности для потенциальной переориентации на данный коридор от 3% до 20% ежегодного объема транзитных грузов, следующих по направлению Восток – Запад через альтернативные транзитные маршруты. Таким образом, ТМТМ станет основным связующим звеном для диверсификации транзитных и экспортных возможностей Казахстана.

Строительство вторых путей на участке "Достык – Мойынты" позволит увеличить его пропускную способность в 5 раз уже к 2025 году с повышением скорости следования контейнерных поездов до 1,5 тыс. км в сутки. За счет открытия третьего железнодорожного пограничного перехода на границе с КНР пропускная способность инфраструктуры на данном направлении позволит принимать и отправлять дополнительно до 20 млн. тонн грузов ежегодно.

Также благодаря снятию инфраструктурных ограничений (в т.ч. строительству новых объектов на территории иностранных государств), наряду с планируемым сокращением времени прохождения пограничных и таможенных процедур до среднеевропейского уровня потенциальный объем транзитных контейнерных грузов, проходящих через Казахстан по участку международного транспортного коридора "Север – Юг", составит до 240 тыс. ДФЭ ежегодно. Потенциальный объем неконтейнеризируемых грузов составит до 10 млн. тонн.

Реализация программы обновления парка группы компаний АО "НК "КТЖ" будет нацелена на повышение уровня сервиса для пассажиров через снижение доли пассажирских вагонов со сроком эксплуатации свыше 25 лет до не более 3%. При этом уровень локализации пассажирских вагонов, производимых в Казахстане с применением передовых европейских технологий, будет планомерно расти и достигнет 35% к 2030 году. Также для повышения эффективности перевозок планируется приобрести свыше 450 магистральных локомотивов, включая 403 единицы локомотивов отечественной сборки с уровнем локализации более 30%.

Значимая роль в процессе модернизации парка подвижного состава отводится частным инвесторам и перевозчикам грузов. Государством будут созданы

благоприятные условия для привлечения частного капитала через формирование полноценного рынка грузовых железнодорожных перевозок, что позволит снизить инвестиционную и долговую нагрузку на национального оператора.

В рамках реализации глобальной институциональной реформы, с целью эффективного использования региональных транзитных возможностей и экспорта транспортных продуктов Казахстана на внешние рынки будет осуществлена трансформация АО "НК "Қазақстан темір жолы" (КТЖ) в национальную транспортно-логистическую компанию (НТЛК).

Повышение эффективности перевозочной деятельности, в особенности в мультимодальных перевозках, будет достигнуто за счет дальнейшей цифровизации и автоматизации бизнес-процессов и создания цифрового мультимодального коридора для "бесшовной" транспортировки грузов, а также совершенствования тарифной политики и межгосударственной координации перевозок.

В городах с населением свыше 1 млн. чел. в качестве общественного пассажирского транспорта будут внедряться рельсовые пассажирские транспортные системы, включая легкорельсовые трамвайные системы (LRT) и метро. Для удешевления стоимости строительства будут применяться решения, исключаящие или минимизирующие строительство подземных линий, с активным использованием наземной рельсовой инфраструктуры, включая эстакадную.

В отрасли воздушного транспорта стратегической задачей является создание благоприятных условий для развития транзита пассажиров и грузов, а также привлечения ведущих мировых эксплуатантов воздушных судов и логистических компаний к созданию постоянно действующих бизнес-единиц в казахстанских аэропортах.

Достижение данной цели планируется за счет масштабной модернизации соответствующей аэропортовой инфраструктуры (включая аэродромы, авиационное оборудование, топливозаправочный комплекс), цифровизации обмена данными и документами, упрощения таможенных процедур (включая создание специальных зон), а также бесперебойного обеспечения авиационным топливом с прозрачным механизмом ценообразования. Будут модернизированы системы аэронавигационного обеспечения с поэтапным внедрением современных спутниковых технологий.

На базе узловых аэропортов (Астана, Алматы, Актау, Шымкент) будут созданы региональные транзитные транспортные узлы (хабы) с упрощенным таможенным и пограничным режимами для развития грузового и пассажирского авиатранзита, а также сопутствующих сервисных услуг, что позволит сформировать инфраструктурную и институциональную основу для становления Казахстана лидером региональным лидером по темпам развития отрасли воздушного транспорта.

Реализация транзитного потенциала авиaperевозок сосредоточится на маршрутах по направлению "Азия – Европа – Азия" с использованием современных воздушных

судов и посредством организации удобной стыковки маршрутов в европейские и азиатские страны через узловые аэропорты Казахстана.

Будут созданы регуляторные, инфраструктурные и сервисные условия для привлечения новых международных авиарейсов по направлению "Европа – Казахстан – Азия" с перспективой развития межконтинентального грузового хаба на базе одного из действующих аэропортов страны. В остальных узловых аэропортах будут выполнены работы для приведения их инфраструктуры к минимально-необходимому техническому состоянию с возможным развитием в качестве авиационных хабов по мере формирования спроса.

Продолжится пополнение парка отечественных авиакомпаний новыми воздушными судами через механизмы лизингового финансирования, что позволит повысить уровень безопасности полетов и в полной мере удовлетворить потребности населения и бизнеса в стабильных, безопасных и комфортных авиаперевозках.

Либерализация рынка воздушных перевозок по опыту ЕС будет способствовать появлению новых низкобюджетных авиакомпаний, которые смогут эффективно конкурировать с национальными авиаперевозчиками, расширить круг потребителей и способствовать росту объема авиаперевозок и снижению стоимости билета.

Сеть международных авиасообщений увеличится как минимум на 30 новых маршрутов. Наряду с этим продолжится развитие аэродромов для местных воздушных линий с возможностью приема воздушных судов массой от 10 до 50 тонн (Airbus 320, Boeing 737).

Создание единого оператора по обеспечению авиационной безопасности повысит уровень безопасности стратегических аэропортов страны, будет благоприятствовать успешному прохождению международных аудитов и сделает возможным перспективный переход гражданской авиации Казахстана на европейскую модель обеспечения авиационной безопасности.

В отрасли водного транспорта приоритетной стратегической задачей является трансформация казахстанских портов в один из ведущих транспортно-логистических хабов Каспийского моря через модернизацию инфраструктуры и увеличение численности отечественного торгового флота для перевозки сухих и нефтяных грузов.

Акцент будет сделан на реализацию инвестиционных проектов, направленных на обеспечение технологической модернизации, встраивание в глобальные цепочки создания стоимости и поставок. Дальнейшая интеграция водного транспорта в мультимодальные логистические цепочки будет осуществляться через активное развитие цифровизации и автоматизации перевозочного процесса в морских портах с объединением с прикаспийскими портами (единая цифровая платформа).

Для реализации проектов по развитию инфраструктуры морских портов будут применяться инструменты государственно-частного партнерства с привлечением

частных инвестиций в создание специализированных терминалов, при этом государством будут обеспечены условия для безопасной портовой деятельности.

Для снижения числа аварийных случаев на морском транспорте будет завершено внедрение системы управления движением судов в порту Актау с последующим ее объединением с системами портов Курык и Баутино. Для обеспечения безопасного судоходства и координации аварийно-спасательных мероприятий будет создан морской спасательный координационный центр.

Продолжится цифровизация контрольно-надзорных функций государственных органов с созданием системы электронного документооборота в морских пунктах пропуска по принципу "единого окна", что позволит значительно ускорить процесс прохождения процедур и повысить эффективность перевозок.

Реализация межгосударственных договоренностей будет направлена на расширение географии маршрутов, включая перевозку нефти и паромных грузов, что в свою очередь придаст импульс развитию торгового флота. Государством будут оказаны меры поддержки для развития отечественной судостроительной и судоремонтной базы.

Меры по развитию грузоперевозок по судоходным водным путям включают в себя модернизацию береговой инфраструктуры на основе ГЧП с приведением их состояния в соответствие с современными требованиями, обеспечивающими возможность организации мультимодальных перевозок.

В секторе логистики и мультимодальных перевозок продолжится укрепление конкурентоспособности страны для интеграции в глобальные цепочки и становления международным транзитно-логистическим хабом.

Роль основного драйвера развития логистики и транзита будет играть Национальная транспортно-логистическая компания с созданием комплексного 3PL-4PL оператора транспортного сервиса. В сферу деятельности оператора войдут услуги по перевозке грузов различными видами транспорта, терминально-складская деятельность, логистический консалтинг и аутсорсинг с применением инновационных технологий.

С целью развития транзита и торговли будет создано пять промышленных транспортно-логистических хабов вблизи Государственной границы Республики Казахстан с КНР, Кыргызстаном, РФ, Узбекистаном, а также в Прикаспийском регионе, что позволит нарастить товарооборот со странами Центральной Азии в 2,4 раза с 6,3 до 15,0 млрд. долл. США, в т.ч. за счет увеличения казахстанского экспорта на 560 млн. долл. США.

Для повышения эффективности взаимодействия между различными видами транспорта и государственными органами в мультимодальных перевозках будут активно внедряться автоматизированные информационные системы с окончательным переходом на безбумажный обмен данными и документами. В частности, будет создан "зеленый коридор" для транзитных грузов на основе единой цифровой платформы, объединяющей информационные системы контролирующих органов, без ограничения

доступа отечественным производителям и участникам внешнеэкономической деятельности.

Будет активизирована работа по контейнеризации грузовых перевозок, для чего будут созданы благоприятные технологические и тарифные условия, необходимая инфраструктура, налажено отечественное производство контейнеров различных типов.

Повышение эффективности управления процессами планирования, организации и осуществления перевозок будет основано на интенсивном использовании современных цифровых технологий, в том числе инструментов поддержки решений на основе искусственного интеллекта. Широкое применение найдет также применение облачных решений и технологий big-data.

В рамках реализации Концепции приоритетным направлением государственных и частных инвестиций станут ключевые объекты транспортно-логистической инфраструктуры, обеспечивающие следующие типы транспортных связей:

транзитные, экспортные и импортные грузовые потоки, международное пассажирское и грузовое сообщение по международным транспортным коридорам;

межрегиональные туристские маршруты, крупные объекты туризма, рекреационные районы и объекты культурного наследия;

перевозку пассажиров и грузов между областными, районными центрами и городами с населением более 100 тыс. человек;

связи минерально-сырьевых и производственных зон с внутренними потребителями и внешними рынками;

перевозку пассажиров по наиболее загруженным направлениям в границах городских агломераций.

Целевым состоянием ключевых объектов транспортной инфраструктуры станет отсутствие физических ограничений (узких мест, лимитирующих участков, очагов повышенной аварийности) наряду с обеспечением соответствующих спросу параметров скорости, безопасности и провозной способности. Проекты, направленные на достижение целевого состояния ключевых объектов транспортной инфраструктуры, должны иметь достаточное финансовое обеспечение, включая механизмы привлечения внебюджетных источников.

Кроме того, развитие транспортно-логистического потенциала будет направлено на сбалансированное удовлетворение интересов, потребностей и ожиданий всех субъектов рынка.

Реализация интересов государства в результате развития транспортно-логистического потенциала будет достигаться за счет:

повышения эффективности инвестиций в развитие транспортной инфраструктуры через совершенствование системы планирования и приоритизации государственных расходов;

улучшения качества транспортно-логистического обслуживания отраслей экономики, повышения мобильности грузов и пассажиров, повышения связности регионов;

повышения эффективности транспортно-логистической отрасли через создание и развитие национальной транспортно-логистической компании наряду с поддержкой частного бизнеса и инвестиций;

развития инфраструктуры железных дорог и морских портов;

повышения налоговых поступлений от деятельности транспортно-логистических компаний и экспортеров;

мультипликативного экономического эффекта.

Интересы и потребности субъектов рынка транспортно-логистических услуг (включая экспортных грузоотправителей) будут реализованы через следующие комплексные меры:

улучшение транспортной связности с экспортными рынками для казахстанской продукции;

обеспечение баланса приоритетов транзитных, экспортных, импортных и внутренних перевозок при распределении ресурса пропускной способности транспортно-логистической инфраструктуры;

всесторонняя поддержка частной инициативы, создание условий для привлечения инвестиций в транспортно-логистическую отрасль;

дальнейшее развитие рынка грузовых железнодорожных перевозок, создание инфраструктурных возможностей для диверсификации и наращивания объемов перевозки, роста доходов от операционной деятельности;

создание условий для развития конкурентной среды и доступа к новым рынкам и нишам на воздушном и водном транспорте;

расширение сферы применения механизма государственно-частного партнерства при реализации инфраструктурных проектов;

снижение участия государства и предприятий квазигосударственного сектора в конкурентных секторах экономики и расширение этих ниш для казахстанских транспортных компаний;

оказание поддержки казахстанским транспортным компаниям при экспорте услуг на внешние рынки;

создание условий для развития спроса на новые виды продукции и услуги (контейнеры, фитинговые платформы, электромобили и зарядная инфраструктура, электронные онлайн-сервисы и т.п.);

смягчение импортной политики в отношении грузовых автотранспортных средств, авиационного оборудования и запасных частей.

В части удовлетворения основных ожиданий и интересов населения страны транспортная политика государства будет направлена на:

обеспечение доступной, безопасной и инклюзивной мобильности, включая круглогодичную транспортную доступность социальнозначимых объектов, инфраструктуры и услуг;

повышение качества пассажирских транспортных услуг через обновление транспортных средств, повышение уровня сервисного обслуживания, мультимодальную интеграцию и развитие инфраструктуры пассажирских перевозок;

снижение числа транспортных заторов в городах, сокращение времени пребывания в пути, увеличение фонда личного времени;

сокращение транспортных издержек (стоимость поездки, ущерб личным транспортным средствам от неудовлетворительного состояния дорожной инфраструктуры);

улучшение безопасности дорожного движения;

повышение ценовой доступности воздушного транспорта, расширение внутренней (региональной) и международной сети авиасообщений;

повышение личной мобильности, улучшение уровня сервиса и комфорта на пассажирском транспорте.

К 2030 году транспортно-логистические коридоры, проходящие через Казахстан, будут в полной мере обеспечивать потребности экономики в транспортных услугах с учетом прогнозируемых изменений в структуре грузопотоков и растущего спроса на внутренние и транзитные перевозки в условиях геополитической и экономической "турбулентности".

Страновой рейтинг Казахстана по показателю "Инфраструктура" в мировом рейтинге конкурентоспособности (WCR), ежегодно публикуемом международным институтом развития менеджмента (IMD), вырастет с 46 места в 2022 году до, как минимум, 39 места в 2030 году.

Раздел 5. Основные принципы и подходы к развитию транспортно-логистического потенциала

5.1. Основные принципы

Настоящей Концепцией определены следующие основополагающие принципы развития транспортно-логистического комплекса (ТЛК), соответствующие приоритетам и задачам Национального плана развития Республики Казахстан до 2025 года и Целям устойчивого развития Организации Объединенных Наций (ООН):

принцип приоритета ценностей: транспорт для людей – развитие должно быть нацелено на обеспечение безопасности и комфорта, экономию времени и затрат потребителей и минимизацию издержек, причиняемых несоответствующим техническим состоянием и планированием транспортной инфраструктуры;

принцип всеобщей доступности и открытости – равный и инклюзивный доступ населения и бизнеса к услугам инфраструктуры, транспорта и логистики;

принцип интермодальной и международной интеграции – разработка и реализация отраслевых программных документов развития для отдельного вида транспорта с учетом его взаимосвязанности с другими видами транспорта и интеграции в региональную (международную) транспортную систему, а также определения и устранения имеющихся "узких мест", ограничивающих пропускную способность и препятствующих развитию международных транспортных коридоров;

принцип рациональности – выработка и принятие стратегических, программных и проектных решений по развитию ТЛК исходя из максимизации экономических выгод для населения и бизнеса;

принцип "зеленого" развития – обеспечение защиты окружающей среды и безопасности жизнедеятельности человека на всех этапах планирования, развития и функционирования ТЛК.

Данные принципы должны в полной мере соблюдаться при разработке и реализации национальных проектов, отраслевых дорожных карт и других документов развития для отдельных видов транспорта.

5.2. Подходы к развитию транспортно-логистического потенциала

Исходя из всестороннего анализа текущего состояния, внешних вызовов и возможностей, стратегических приоритетов и задач социально-экономического развития Республики Казахстан, Концепцией определены следующие основные подходы к развитию транспортно-логистического комплекса до 2030 года.

5.2.1. Развитие транзита и мультимодальная интеграция

Для достижения стратегической цели становления Казахстана к 2030 году ведущим региональным транзитным хабом и обеспечения интегрированного развития отдельных отраслей транспорта в рамках единого транспортно-логистического комплекса будут реализованы меры по следующим направлениям:

- развитие трансграничных хабов и терминальной сети для привлечения дополнительных объемов транзита и обеспечения непрерывной мультимодальной транспортировки;

- повышение пропускной способности международных транзитно-транспортных коридоров, логистических терминалов и пунктов пропуска;

- модернизация и наращивание численности парка транспортных средств, включая грузовой автомобильный, железнодорожный, морской и воздушный транспорт;

- устранение нефизических барьеров в международном транспортном сообщении;

- упрощение таможенного администрирования процесса мультимодальных перевозок грузов в международном сообщении;

- совершенствование национального законодательства и заключение новых межгосударственных соглашений в области транспорта, транзита и торговли;

- развитие "мягкой" инфраструктуры, в т.ч. электронных и сервисных услуг.

В автомобильно-дорожной отрасли первоочередные инфраструктурные проекты для реализации транзитно-транспортного потенциала будут направлены на улучшение технического состояния и пропускной способности международных транспортных коридоров, логистических терминалов и пунктов пропуска через Государственную границу Республики Казахстан.

На международных автомобильных коридорах будет осуществлено развертывание информационно-телекоммуникационной инфраструктуры для обеспечения высокоскоростной кабельной (ВОЛС) и беспроводной (4G/5G) передачи данных, в том числе на основе партнерства с телекоммуникационными операторами по принципу "совместного развертывания" и с применением технологий спутникового интернета, в т.ч. Starlink.

Будет проведена модернизация всех автомобильных коридоров с обеспечением численности и сервисного уровня объектов придорожного сервиса (ОПС) в соответствии с национальным стандартом СТ РК 2476-2014. В период до 2030 года будет создано не менее 200 ОПС, в том числе с использованием альтернативных инструментов ГЧП, а также доходов от платных автомобильных дорог.

Полномочия и соответствующие функции всех представленных на границе государственных органов будут объединены в рамках единого уполномоченного органа (оператора) с законодательным закреплением практики "единого окна" и "одной остановки" транспортного средства при пересечении границы.

При этом будут исключены требования по обязательному использованию услуг брокеров с размещением всей необходимой информации для самостоятельного оформления таможенных документов на сайте уполномоченного органа (единого оператора).

Для грузового автотранспорта будут созданы выделенные полосы движения на пограничных пунктах пропуска (зеленые коридоры) с организацией рабочего места оператора "единого окна" таким образом, чтобы водители грузовых АТС могли обслуживаться, не покидая транспортное средство.

Будет проработан вопрос о присоединении Казахстана к международной системе автострахования The Green Card для возможности взаимного признания страховых систем, действующих на национальном уровне стран-участниц.

В грузовых автоперевозках будет инициирован переход на электронные системы eTIR и eCMR наряду с подписанием соглашения о едином транзитном разрешении TRACECA. Для упрощения процедуры пересечения границы через автомобильные пункты пропуска будет проработан вопрос о внедрении специальной визы "TRACECA" для водителей автотранспортных средств.

Будут реализованы положения статьи 5 приложения 8 Международной Конвенции о согласовании условий проведения контроля грузов на границах (Женева, 1982 г.) в

части избежания повторных процедур взвешивания путем принятия и взаимного признания Международного весового сертификата транспортных средств (МВСТС).

Кроме того, будут поэтапно исключены все сборы и платежи, не предусмотренные основным многосторонним соглашением TRACECA.

На железнодорожном транспорте для обеспечения дальнейшего роста объемов транзитных перевозок и удовлетворения внутреннего спроса на транспортные услуги будет реализован ряд масштабных проектов по строительству, реконструкции и модернизации участков МЖС и железнодорожных станций, включая железнодорожные линии "Достык –

Мойынты", "Дарбаза – Мактарал", обводную ветку вокруг г. Алматы, железнодорожный переход "Бахты" на границе с КНР. Будет проведена комплексная оценка целесообразности строительства железнодорожного и автомобильного моста через Каспийское море на направлении Актау – Алят (Азербайджан). В период до 2030 года на основе комплексного анализа инфраструктурных, технологических, законодательных и сервисных "узких мест", будут определены дополнительные проекты по развитию железнодорожной сети и сопутствующих сервисных услуг. Приоритетность реализации таких проектов в условиях ограниченных финансовых ресурсов будет определяться, в том числе, исходя из критериев максимизации дохода от перевозки и минимизации использования провозной способности сети с поэтапной переориентацией на перевозку продукции глубокой переработки с высокой добавленной стоимостью.

Будет проработано создание транснационального координационного органа с участием транспортных компаний и государственных органов стран на маршруте "КНР – Туркменистан – Иран" с включением морского плеча перевозки.

Для дальнейшего развития транзитного потенциала и удовлетворения потребностей национальной экономики в качественных и доступных перевозках будет осуществлена трансформация АО "НК "Қазақстан темір жолы" (КТЖ) в национальную транспортно-логистическую компанию (НТЛК).

Основными задачами НТЛК станут: вхождение на высокодоходный рынок логистических услуг в точках формирования и поглощения грузов за рубежом, развитие транспортно-логистической инфраструктуры и эффективное использование ее потенциала, а также развитие мультимодальных перевозок.

Национальный железнодорожный перевозчик пассажиров продолжит развитие системы интермодальных перевозок, включая расширение осуществляемых видов деятельности, внедрение единого проездного документа, разработку и внедрение новой сети маршрутов. Будет обеспечено обновление 80% парка пассажирских вагонов с доведением среднего срока эксплуатации до 10 лет наряду с пополнением парка моторвагонного подвижного состава, включая электрические и дизельные поезда.

Для обеспечения достаточного уровня субсидирования национального железнодорожного перевозчика пассажиров будет пересмотрена система субсидирования с созданием возможностей для получения прибыли, достаточной для обновления подвижного состава и покрытия сопутствующих инвестиционных издержек, помимо убытков от операционной деятельности. (МФ за исключение)

В отрасли воздушного транспорта реализация транзитного потенциала авиаперевозок сосредоточится на маршрутах по направлению "Азия – Европа – Азия" с использованием современных воздушных судов и посредством организации удобной стыковки маршрутов в европейские и азиатские страны через узловые аэропорты Казахстана. При этом эксплуатанты и контрольно-надзорные органы должны обеспечить надлежащий контроль за зонами эксплуатации воздушных судов и соблюдением действующих законодательных запретов и ограничений (маршруты, виды грузов и т.п.).

Для содействия развитию международных торгово-экономических связей Казахстана продолжится открытие прямых авиасообщений с мировыми финансовыми центрами наряду с дальнейшей реализацией политики "открытого неба" с активным вовлечением местных исполнительных органов.

Для стимулирования дальнейшего развития и интеграции аэропортов в мировую транспортную систему необходимо принятие дополнительных мер, включающих открытие логистических центров международных грузовых брокеров, обеспечение доступности финансовых национальных и международных инструментов для развития субъектов отрасли ГА.

Будут созданы условия для развития региональных транзитных авиационных хабов на базе действующих аэропортов Казахстана. В среднесрочной перспективе ключевыми для развития воздушного транзита станут аэропорты Астана (пассажирский), Алматы и Актау (грузовые) с формированием дополнительных мощностей в других регионах страны по мере роста грузовых и пассажирских потоков. В комплексе логистических услуг каждого авиационного хаба будут созданы бондовые склады.

Будут введены гибкие тарифы на навигационное обслуживание, дифференцируемые в зависимости от рыночной ситуации и задач транзитной политики государства.

Для работников иностранных авиакомпаний будут предусмотрены упрощенные миграционные требования. В перечень обязательных квалификационных критериев для персонала государственных контролирующих органов, взаимодействующего с членами экипажей и представителями иностранных авиакомпаний, будет введено владение английским языком.

Будут упрощены требования пограничной службы со снятием запрета на выдачу разрешений для работы представителей иностранных авиакомпаний в "стерильных зонах" аэропортов.

Будут пересмотрены подходы к совершению таможенных операций в отношении транзитных воздушных судов с возможным исключением законодательных требований по оформлению таможенной декларации на транспортное средство (ТДТС), а также требований об обязательном помещении груза транзитных воздушных судов на склады временного хранения (СВХ) при перегрузке в пределах выделенной территории аэропортов путем письменного уведомления таможенного органа о характере и объемах перевозимого груза.

В транзитных аэропортах будут создаваться зоны свободной торговли с особыми таможенными и миграционными режимами для транзита, а также особыми правилами для работы иностранных перевозчиков и логистических компаний.

Будут продолжены цифровизация и автоматизация управления перевозочным процессом в грузовых аэропортах и хабах с дальнейшей интеграцией с системой электронного сопровождения грузовых воздушных перевозок E-freight.

Развитие аэронавигационной системы Казахстана, как части международной аэронавигационной системы, будет основано на положениях Глобального аэронавигационного плана (ГАНП).

В отрасли водного транспорта будут созданы дополнительные условия для развития конкуренции на рынке судоходных компаний прикаспийских государств, включая разработку пятистороннего межведомственного соглашения с внесением соответствующих изменений в действующие двусторонние соглашения по дифференциации тарифов на судоход по принципу соответствия судов экологическим требованиям.

Реализация межгосударственных договоренностей позволит расширить географию новых маршрутов доставки нефти. В рамках проработки альтернативных маршрутов доставки снятие санкций с иранского направления по SWAP-операциям придаст импульс развитию танкерного флота. Для снятия ограничений по транспортировке несанкционных грузов в иранском направлении будет завершена процедура получения соответствующей генеральной лицензии.

В рамках развития речного судоходства планируется организация регулярного пассажирского сообщения по реке Иртыш, что обеспечит устойчивую транспортную связь удаленных населенных пунктов Восточно-Казахстанской области с областным центром. Одновременно будет проводиться работа для популяризации водного туризма, наиболее востребованного в восточном регионе, с приданием ряду маршрутов статуса социально значимых паромных переправ.

Дальнейшая интеграция водного транспорта в мультимодальные логистические цепочки будет осуществляться через активное развитие цифровизации и автоматизации

перевозочного процесса в морских портах с учетом интеграции с прикаспийскими портами (единая цифровая платформа). Также на Каспийском море будет внедрена единая цифровая база инспектирования судов при гармонизации и унификации нормативных требований по выполнению функций "государства порта".

Для развития логистики и мультимодальных перевозок будет сформирована система трансграничных торговых хабов, на базе которых будут созданы площадки приграничного сотрудничества с сопредельными странами – КНР, Кыргызской Республикой, Республикой Узбекистан, Российской Федерацией, прикаспийскими государствами.

На границе с Кыргызской Республикой будет создан товарообрабатывающий узел "Индустриальный торгово-логистический комплекс", на границе с Узбекистаном – "Международный центр промышленной кооперации "Центральная Азия", на границе с РФ – "Центр трансграничной торговли "Евразия", в каспийском регионе – контейнерный хаб "Каспийский узел", на границе с КНР – приграничный комплекс "Хоргосский узел".

В системе трансграничных хабов будут созданы индустриальные площадки для развития новых производств и активного включения отечественных компаний в процесс формирования цепочек добавленной стоимости, в т.ч. мощности для хранения, переработки и перетарки различной продукции. Будут открыты новые бондовые (свободные) склады, где импортируемый товар сможет храниться неограниченное время без прохождения таможенных процедур и уплаты налогов, а также торгово-туристические зоны.

Сеть приграничных хабов станет структурной опорой для формирования Единой товаропроводящей системы ЕАЭС, стран Центральной и Восточной Азии, Ближнего Востока и Кавказа с перспективой дальнейшего расширения.

Формируемая система торговых хабов должна иметь надлежащее логистическое обеспечение, основанное на простоте доступа грузов на эти территории, их внутреннего перемещения, обработки, дистрибьюции и вывоза. С этой целью будет реализован ряд проектов по развитию мультимодальной транспортной инфраструктуры в интеграции с крупными транспортными узлами – преимущественно аэропортами, а также железнодорожными и автомобильными логистическими центрами.

В рамках структурных преобразований КТЖ с учетом изменения статуса и расширения сферы компетенций, в частности, усиления блока логистики будет создан Центр компетенций по транспортной логистике (ЦКТЛ).

Одними из ключевых инструментов развития транснациональных коридоров и торговых хабов станут мультимодальные перевозки. ЦКТЛ будет разрабатывать новые логистические продукты с участием различных видов транспорта. В частности, КМТФ

станет центром компетенций для морских перевозок. По мере необходимости в логистическую цепь мультимодальных перевозок будут также вовлекаться отечественные авиационные и автомобильные перевозчики.

Казахстанским транспортным компаниям будет оказываться всемерная поддержка со стороны государства для выхода на рынки зарубежных государств и привлечения грузопотоков на трансказахстанские маршруты.

Будут созданы условия для развития бондовых складов и переориентации грузопотоков региональной электронной коммерции на территорию республики. Будет сформирован сток контейнеров океанических линий наряду с повышением прозрачности их учета и обеспечением возврата.

В целях стимулирования заблаговременного резервирования отправителями провозной способности по маршрутам будут усовершенствованы подходы к формированию тарифной политики, включая внедрение новых транзитных продуктов по принципу "ship or pay" (отгружай или плати).

Для обеспечения "бесшовной" мультимодальной транспортировки продолжится развитие терминальной сети, включая создание внешних терминальных мощностей в портах Ирана, Азербайджана, Грузии и Турции. Совместно с частными технологическими инвесторами будет осуществлено создание цифрового мультимодального коридора для "бесшовного" перемещения товаров через территорию Казахстана наряду с поддержкой импортных и экспортных операций.

Для обеспечения интермодальной взаимосвязанности отдельных видов транспорта будет запущен интернет-портал с общедоступной информацией о расписании и тарифах наряду с внедрением системы электронных очередей для грузовых АТС в портовых терминалах.

В качестве морского коносамента при осуществлении перевозок в железнодорожно-морском сообщении будет внедрена единая накладная ЦИМ/СМГС с последующим переходом на применение электронной накладной ЦИМ/СМГС.

В рамках цифровой интеграции транспортной инфраструктуры продолжится создание единой интеллектуальной транспортной системы (ИТС) путем объединения существующих и вновь создаваемых информационных систем отдельных видов транспорта по направлениям:

- мониторинг интенсивности движения и грузопотоков, состояния и планирования развития объектов транспортной инфраструктуры, в том числе международных транспортных коридоров и пунктов пропуска;

- информационное обеспечение и автоматизация технологических процессов пассажирских и грузовых терминалов;

- управление движением поездов и технологическими процессами станционной работы;

автоматизированный мониторинг и прогнозирование отказов, а также планирование ремонтов и технического обслуживания подвижного состава и объектов железнодорожной инфраструктуры;

общесистемное управление информацией на воздушном транспорте;

управление движением и мониторинг безопасности на морском и внутреннем водном транспорте;

мониторинг и планирование пассажиропотоков, а также управление движением городского пассажирского транспорта общего пользования и администрирование парковочного пространства.

В рамках внедрения элементов ИТС будет создана информационная система цифровых международных автотранспортных коридоров, интегрированная с информационными системами таможенного и пограничного контроля, а также системой платных автодорог, что позволит объективно оценивать интенсивность движения, направление и плотность грузопотоков в экспортно-импортном и транзитном сообщении, прогнозировать их дальнейшее изменение и эффективно планировать развитие инфраструктуры.

Продолжится перевод всех транспортных и сопроводительных документов на груз в электронный формат.

Для создания единой цифровой транспортно-логистической среды с переходом на полностью автоматизированные процессы взаимодействия будет осуществлена интеграция информационных систем железнодорожного транспорта с системами управления государственных органов (включая сопредельные государства) и других видов транспорта. До 2030 года планируется завершить переход на интеллектуальные системы планирования, прогнозирования, моделирования, мониторинга, навигации и идентификации движения подвижного состава.

5.2.2. Обеспечение стабильной и безопасной транспортной связности

Стратегической целью данного направления является приведение к 2030 году всей транспортной инфраструктуры Казахстана в соответствие со стандартами в области безопасности для обеспечения доступной, безопасной и инклюзивной мобильности, включая круглогодичную транспортную доступность социально значимых объектов, инфраструктуры и услуг для населения и бизнеса. Достижение данной цели будет осуществляться по следующим основным направлениям:

- приведение транспортной инфраструктуры в соответствие с требованиями межгосударственных, национальных и отраслевых стандартов в области безопасности движения;

- дальнейшее совершенствование, развитие и внедрение средств цифровизации, автоматизации, регулирования, контроля и управления движением;

- развитие служб и систем экстренного реагирования и оказания помощи;

- дальнейшее совершенствование профилактики и правоприменения в сфере соблюдения требований безопасности движения и эксплуатации транспортных средств;
- совершенствование нормативно-правового обеспечения и стандартов в области безопасности;
- совершенствование систем и технологий планирования, управления и регулирования для обеспечения непрерывности перевозочной деятельности.

В автомобильно-дорожной отрасли меры по обеспечению безопасности движения включают реконструкцию и капитальный ремонт автомобильных дорог общего пользования и улиц населенных пунктов с приведением к нормативному техническому состоянию, совершенствование стандартов организации дорожного движения с учетом лучшей мировой практики наряду с усилением профилактики правонарушений.

Особое внимание будет уделено повышению культуры транспортной и экологической безопасности всех участников движения и процессов перевозки пассажиров и грузов, а также формированию позитивного отношения к соблюдению нормативов по безопасности.

Будет ежегодно увеличиваться протяженность автомобильных дорог республиканского, областного и районного значения, соответствующих требованиям ТР ТС 014/2011 "Безопасность автомобильных дорог" с сопутствующими национальными и отраслевыми стандартами. При этом технико-эксплуатационное состояние автодорог областного и районного значения должно обеспечивать круглогодичный безопасный проезд.

Для обслуживания удаленных и труднодоступных сельских населенных пунктов и обеспечения доступа населения к социально значимой инфраструктуре будет активно развиваться социальный транспорт.

В приоритетном порядке продолжится оснащение республиканской дорожной сети системами экстренной связи и объектами для оперативного развертывания пунктов обогрева водителей в зимнее время.

Совершенствование системы государственного контроля и надзора на транспорте, в том числе безопасности дорожного движения, будет реализовываться за счет внедрения автоматизированных систем и информационно-аналитического обеспечения, применения риск-ориентированного подхода, предиктивной аналитики и контроля возможных очагов аварийности, в том числе с использованием технологий искусственного интеллекта, и поддержки принятия решений. Продолжится внедрение инновационных технологий и систем дистанционного контроля скорости и технического состояния транспортных средств.

Будут продолжены активное внедрение и использование интеллектуальных транспортных систем для маршрутизации транспортных потоков на улицах с повышенной интенсивностью движения для снижения аварийности и заторов.

В отрасли железнодорожного транспорта будут пересмотрены подходы к стандартизации оказания услуг и обеспечения безопасности перевозок. Государственное регулирование будет направлено на разграничение прав, обязанностей и ответственности участников перевозочного процесса. В частности, будет проработан вопрос создания национальной системы стандартизации, которая, помимо прочего, будет обеспечивать разработку и унификацию технологических стандартов, норм и правил в сфере безопасности перевозочного процесса, ремонтных работ, сертификации и технического аудита.

Для исключения доступа на МЖС недобросовестных участников рынка и обеспечения безопасности движения с учетом развития конкуренции на рынке грузовых железнодорожных перевозок квалификационные требования к перевозчикам при получении лицензии на осуществление деятельности по перевозке грузов железнодорожным транспортом могут быть пересмотрены в зависимости от степени возникающих рисков и с учетом баланса интересов всех участников рынка.

Ежегодный объем капитального ремонта верхнего строения пути МЖС будет составлять не менее 425 километров.

Продолжится оснащение переездов и переходов системами безопасности и пешеходными мостами на участках с повышенной интенсивностью движения. Снижение производственного травматизма будет обеспечиваться за счет дальнейшего совершенствования техники безопасности, обучения сотрудников, детального планирования ремонтных работ с созданием технологических окон.

В отрасли воздушного транспорта инфраструктура и оснащение аэропортов будут приведены в соответствие с требованиями ИКАО и IATA. Продолжится повышение уровня оснащённости радиотехническим, светосигнальным и метеорологическим оборудованием аэродромов крупных региональных аэропортов (хабов) в соответствии с требованиями III / II категории ИКАО, аэродромов узловых аэропортов – до II / I категории ИКАО, прочих аэродромов – в соответствии с требованиями к некатегоризированным аэродромам. Будут проведены модернизация и расширение ВПП, перронов, развитие скоростных рулежных дорожек, топливно-заправочных комплексов, внедрение современных и перспективных технологий аэронавигации.

Будут активно внедряться аппаратно-программные технологии информационной и кибербезопасности, в том числе в соответствии с требованиями ИКАО. Расширится сфера применения спутниковых технологий SWIM.

Будут изучены возможности запуска космических аппаратов на околоземную орбиту для организации наблюдения воздушной обстановки, ведения радиосвязи в диапазоне частот гражданской авиации, организации цифровых каналов передачи данных с передачей информации в органы управления воздушным движением, а также предоставления данных услуг на коммерческой основе для органов управления воздушным движением сопредельных государств.

В целях исключения угроз для безопасности полетов, создаваемых препятствиями, необходимо реализовать зонирование на приаэродромных территориях, эффективный мониторинг строительства, размещения объектов для их учета с применением современных средств космической и аэросъемки, цифровых технологий. Будет обеспечено создание электронных карт местности и препятствий (eTOD) и картографической базы данных аэродромов (AMDB).

Для повышения регулярности полетов будут внедрены схемы заходов на посадку на основе PBN, в особенности на аэродромах, не оснащенных наземными навигационными средствами типа ILS. Помимо решения задачи по обеспечению безопасности полетов, это позволит повысить гибкость при использовании маршрутов, экономии авиатоплива и затрат на предоставление аэронавигационного обслуживания.

В перспективе необходим переход на спутниковую навигацию при заходе на посадку, что позволит существенно расширить географию внутренних рейсов, охватив доступным авиасообщением населенные пункты и локации, не оснащенные наземным РНО для захода по курсо-глиссадной системе.

В условиях сложной геополитической обстановки необходим окончательный переход всех субъектов гражданской авиации на международные нормативы и правила. В 2024-2025 годах необходимо обеспечить успешное прохождение отраслевого аудита ИКАО с повышением уровня соответствия стандартам безопасности полетов.

Численность, квалификация и аккредитация уполномоченного персонала авиационной администрации должны в полной мере покрывать потребности эксплуатантов в части скорости, частоты и качества инспекций на международном уровне с возможностью заблаговременного продления сертификатов при наличии соответствующих запросов.

Также необходимы проведение компетентной оценки и законодательное признание Казахстаном норм летной годности заводов-изготовителей зарубежной авиационной техники.

Продолжатся разработка и внедрение технологий и нормативов для обеспечения базирования беспилотных авиационных систем на гражданских аэродромах и использования данных беспилотных систем для эффективного решения задач воздушного транспорта и других отраслей народного хозяйства, в том числе в удаленных районах при соблюдении приемлемого уровня безопасности полетов.

Для стабильного обеспечения авиаперевозок качественным авиатопливом будет проведена модернизация инфраструктуры топливозаправочных комплексов (ТЗК), включая строительство резервуаров, обустройство современными фильтрационными пунктами, оснащение лабораторий современным оборудованием. При этом модернизация должна предусматривать возможность обработки и применения различных марок топлива.

Учитывая конструктивные особенности и высокую стоимость инфраструктуры ТЗК, предполагается использование механизмов ГЧП с привлечением инвесторов и последующей передачей ТЗК инвестору в эксплуатацию устойчивого авиационного топлива.

В отрасли водного транспорта обеспечение безопасности и надежности функционирования объектов инфраструктуры и судоходных путей морского и речного транспорта охватит внедрение автоматизированных систем повышения безопасности судоходства, обеспечение аварийно-спасательными службами, техническим и служебно-вспомогательным флотом.

Для предотвращения аварийных случаев на морском транспорте будет завершено внедрение системы управления движением судов (СУДС) в порту Актау с последующей интеграцией с СУДС портов Курык и Баутино. Для обеспечения безопасного судоходства и координации аварийно-спасательных мероприятий будут созданы морской спасательный координационный центр, а также морская аварийно-спасательная служба. На регулярной основе будут выпускаться карты, лоции и пособия для морских судов.

На сети внутренних водных путей продолжатся обеспечение гарантированных габаритов судового хода и поддержание в нормативном техническом состоянии судоходных гидротехнических сооружений наряду с созданием цифровой карты внутренних водных путей и обеспечением современным техническим флотом для содержания внутренних водных путей.

Для повышения эффективности государственной политики и координации усилий ключевых заинтересованных сторон при реализации повестки транспортной безопасности будет разработан и принят комплексный план повышения безопасности для всех видов транспорта в Республике Казахстан.

При участии ведущих специалистов и отраслевых институтов будут реализованы научно-прикладные исследования по повышению безопасности транспорта, включая внедрение современных решений по снижению аварийности по причине столкновений с животными.

В целях снижения экологической нагрузки от транспорта при планировании и реализации проектов развития транспортно-логистической инфраструктуры должны учитываться их влияние на достижение целей устойчивого развития в соответствии с повесткой Генеральной Ассамблеи ООН "Преобразование нашего мира: повестка дня в области устойчивого развития на период до 2030 года", а также обязательства Республики Казахстан по декарбонизации в рамках Парижского соглашения по климату от 12.12.2015 года.

При строительстве новых и эксплуатации существующих объектов транспортно-логистической инфраструктуры должны приниматься во внимание экологические стандарты, принципы устойчивого развития и принципы передовых

стран по инвестициям в качественную инфраструктуру, лучшие практики в области проектирования, нацеленные на удобство и качество обслуживания пассажиров, включая маломобильных. При этом особый приоритет должны иметь проекты, реализуемые на основе принципов качественного экологического, социального и корпоративного управления.

Одним из главных направлений снижения экологического ущерба от транспортно-логистической деятельности должно стать поэтапное приведение транспортно-логистической инфраструктуры и услуг в соответствие с нормативными требованиями в области экологической безопасности и охраны окружающей среды наряду с дальнейшим развитием и совершенствованием нормативной правовой базы в данной области.

Продолжатся развитие и популяризация экологически чистых видов транспорта. В частности, будет дан старт масштабному развертыванию зарядной инфраструктуры для электрического автотранспорта вдоль наиболее загруженных автотранспортных коридоров.

Для обеспечения активного перехода населения и бизнеса на использование автотранспортных средств с электротягой, в том числе электроавтобусов на регулярных городских и пригородных маршрутах, будет создаваться сеть зарядной инфраструктуры, в первую очередь в городах и на автодорогах республиканского значения. При этом необходима разработка комплекса национальных и отраслевых стандартов, регламентирующих порядок строительства и функционирования объектов зарядной инфраструктуры для автомобильного транспорта.

Будет обеспечено приоритетное предоставление энергомощностей для установки зарядных станций высокой мощности вдоль международных автомобильных коридоров и участков автодорог, соединяющих городские агломерации с туристскими и рекреационными объектами. Также будут закреплены законодательные механизмы, создающие условия для ускорения процесса развития зарядной инфраструктуры в агломерациях.

Для снижения экологического ущерба от транспорта во всех крупных городах будут сформированы и утверждены "карты зонирования" с установлением дифференцированного графика рабочего времени, обязательного для всех государственных предприятий, а также рекомендуемые для предприятий частного сектора.

Будут создаваться условия и инфраструктура для более активного использования велосипедов, а также электрических и других немоторизированных индивидуальных средств передвижения. Со стороны местных исполнительных органов потребуется активная поддержка для ускоренного развития тротуарных систем вдоль основных пешеходных маршрутов, формирования новых пешеходных маршрутов и велодорожек в границах населенных пунктов.

Будет оказана поддержка для развития рынка газомоторного топлива путем модернизации транспортного сектора переводом его на природный газ, создания газозаправочной инфраструктуры в регионах и в составе объектов придорожного сервиса.

На городском пассажирском транспорте особое внимание будет уделено мерам по стимулированию перехода населения к использованию общественного пассажирского транспорта, а также организации выделенных зон для движения экологичных транспортных средств.

Продолжатся внедрение альтернативных и возобновляемых источников энергии, в т.ч. установка солнечных панелей на кровлях грузовых и пассажирских терминалов и остановках общественного транспорта, внедрение систем регулирования дорожного движения с элементами автономного питания и других инновационных технологических решений.

Необходима реализация мер нормативного правового и финансово-экономического характера, стимулирующих активный переход предприятий и населения на использование автотранспортных средств с высоким экологическим классом, а также на электрической тяге, в том числе субсидирование стоимости приобретения автотранспорта с электрическими двигателями с освобождением данной категории транспортных средств от оплаты за проезд по платным участкам автодорог.

Наряду с этим будет разработан комплекс мер для стимулирования поэтапного прекращения эксплуатации транспортных средств, не соответствующих текущим и перспективным экологическим стандартам.

При разработке и реализации механизмов государственной поддержки для обновления подвижного состава приоритетным направлением будет приобретение транспортных средств с высоким экологическим классом, в первую очередь на электрической тяге, а также на альтернативных видах топлива. Будет поощряться использование более энергоэффективных транспортных средств и гибридных технологий генерации и аккумуляции энергии.

Будут разработаны и внедрены меры стимулирования и поддержки развития инфраструктуры для вторичной переработки и утилизации горюче-смазочных материалов, узлов и агрегатов транспортных средств, в особенности шин и аккумуляторных батарей.

Будет проведена комплексная оценка экономического, экологического и социального эффектов от поэтапного перехода транспортного сектора Казахстана на природный газ.

Для повышения эффективности природоохранной политики в области воздушного транспорта будут внедряться эффективные инструменты аудита и измерения показателей авиационного шума, эмиссии и уровня загрязнения атмосферного воздуха. В целях сокращения выброса парниковых газов и снижения углеродного следа будут

изучены возможности производства и использования устойчивого авиационного топлива (SAF) на воздушном транспорте.

Интенсивное развитие морских перевозок требует обеспечения надлежащего мониторинга загрязнения вод и безопасного плавания судов в территориальных водах Республики Казахстан. Экологический контроль над воздействием морского транспорта на окружающую среду будет осуществляться путем принятия превентивных мер для недопущения загрязнения моря при эксплуатации морского транспорта, включая разработку нормативных требований для стимулирования инвестиций в природоохранные технологии в морских портах и безопасного использования альтернативных видов топлива на морских судах. Для бункеровки судов СПГ будет рассмотрено строительство малотоннажного завода/заправочной станции в портах КСКМ.

Развитие перевозок по внутренним водным путям будет осуществляться посредством стимулирования использования более экологически чистых видов транспорта, включая перераспределение грузопотоков с автомобильного на речной транспорт. В городах, располагающих достаточно развитой сетью внутренних водных путей, возможно введение ограничений на использование большегрузных автотранспортных средств.

5.2.3. Повышение эффективности перевозочной деятельности и управления инфраструктурой

Повышение эффективности перевозочной деятельности, а также управления процессами планирования и развития транспортно-логистической инфраструктуры будет осуществляться по следующим направлениям:

- совершенствование системы тарифообразования на услуги магистральной железнодорожной сети;
- повышение операционной эффективности естественных монополий;
- расширение форм и сфер применения государственно-частного партнерства;
 - повышение долговечности (продление срока службы) объектов транспортно-логистической инфраструктуры через регуляторное введение инновационных материалов, проектных решений, технологий, систем управления активами и новых форм юридических взаимоотношений сторон при проектировании, строительстве, ремонте и эксплуатации инфраструктуры.

Для принятия взвешенных инвестиционных решений, достоверной аналитической оценки и приоритизации будущих инфраструктурных проектов необходимы разработка и внедрение ГИС-модели международных и внутренних транспортных грузовых потоков в разрезе направлений, коридоров и грузов.

В автомобильно-дорожной отрасли для оптимизации срока службы дорожных активов продолжатся изучение и внедрение международного опыта применения контрактов на бездефектное содержание дорог (техническое обслуживание по

результатам), а также запрет на передвижение по автодорогам общего пользования автотранспортных средств грузоподъемностью свыше 25 тонн. Будут окончательно внедрены современные методики диагностики и бюджетирования, основанные на фактическом техническом состоянии дорог и инструментальном учете интенсивности движения, с постепенной передачей государственной монополии на выполнение дорожно-эксплуатационных работ в конкурентную среду. Также будут внедрены контрактные модели для бездефектного содержания автодорог (контракты, основанные на результатах).

Системы управления дорожными активами станут основным инструментом для планирования расходов на ремонт и содержание всех автомобильных дорог общего пользования.

Дальнейшее развитие системы платных автодорог будет основано на принципах экономической рациональности для государства и доступности для участников дорожного движения, включая дифференциацию тарифов наряду с внедрением альтернативных механизмов покрытия затрат на развитие, ремонт и содержание дорожной сети, в том числе через введение целевых сборов в стоимость топлива для автотранспортных средств с аккумулярованием в специализированном фонде.

Средства данного фонда будут в приоритетном порядке направляться на обеспечение базовой транспортной доступности для населения регионов, развитие объектов придорожного сервиса, проведение научных, аналитических и прикладных исследований по направлениям инновационного развития, транспортного моделирования, совершенствования нормативно-технической базы, внедрение интеллектуальных и автоматизированных средств для учета и прогнозирования транспортных потоков и приоритизации инвестиций в развитие и содержание дорожной сети. Размер целевых сборов будет определен на основе углубленного экономического анализа с учетом социального фактора и влияния на ценообразование продукции и услуг.

Нормативы финансирования работ по текущему ремонту и содержанию автомобильных дорог будут пересмотрены с отходом от практики применения базовых расценок 2001 года к использованию актуальных среднерыночных цен и системы индексов на критические ресурсы для строительной отрасли.

Развитие городского пассажирского транспорта будет происходить по принципу фидерных систем с увеличением количества крупных остановок (хаб-типа) в крупных городах. Для повышения маршрутной скорости продолжится развитие системы приоритетного движения (выделенных полос для городского пассажирского транспорта) на наиболее востребованных направлениях в городах. Также будут приняты дорожные карты обновления подвижного состава автопарков в городах и на региональных перевозках.

На железнодорожном транспорте повышение эффективности перевозок будет осуществляться путем реализации точечных инфраструктурных проектов наряду с совершенствованием систем планирования перевозок и управления движением поездов, в частности, путем оптимизации технологий перевозки, внедрения автоматизированных систем управления грузопотоками и погрузочно-разгрузочных работ с минимизацией простоев. Обновление подвижного состава должно учитывать перспективное повышение скоростей движения, включая внедрение инновационных тележек для перевозки грузов со скоростью до 100-120 км/час.

Для ускоренной доставки некоторых грузов на экспортные рынки в периоды массовых отгрузок и дефицита вагонов будут вводиться отдельные нитки графика для организации перевозок по расписанию (шаттл-поездов) на определенных участках.

В целях автоматизации процесса управления доходностью и совершенствования тарифной политики будет пересмотрена методика определения предельных уровней цен (тарифов) на услуги по перевозке пассажиров по социально значимым сообщениям, включая применение динамического тарифного регулирования и системы скидок на социально значимых маршрутах, а также программу лояльности для привлечения дополнительного пассажиропотока в периоды снижения спроса.

Будут созданы условия для стабильного тарифного регулирования в интересах долгосрочного планирования инвестиций и сохранения гибкости тарифных условий (в тех сегментах перевозок, где это применимо) с целью обеспечения возможностей содержания и модернизации инфраструктуры, а также повышения качества услуг железнодорожного транспорта.

К ключевым факторам и задачам, которые должны быть приняты во внимание при разработке и реализации новой тарифной модели, в том числе относятся:

- фактор множественности железнодорожных перевозчиков;
- стимулирование Национального оператора инфраструктуры, перевозчиков, грузовладельцев и других участников перевозочного процесса к обеспечению предсказуемой загрузки инфраструктуры и технологии перевозок по различным периодам и маршрутам;
- совершенствование системы железнодорожных тарифов в сфере грузовых и пассажирских перевозок, направленное на обеспечение баланса интересов всех участников рынка железнодорожных транспортных услуг, а также устойчивое развитие транспортной инфраструктуры и поддержание ее в нормативном состоянии;
- стимулирование перераспределения грузов на менее загруженные направления и распределения потоков на наименее загруженные периоды;
- расширение возможностей дифференциации тарифов в отношении услуг с повышенным качеством, в сегментах рынка, где такая дифференциация возможна;
- необходимость поддержания существующих объектов магистральной железнодорожной сети в нормативном состоянии за счет тарифных решений;

– необходимость расширения и модернизации магистральной железнодорожной сети за счет нетарифных решений (применения механизмов ГЧП, собственных средств Национального оператора инфраструктуры, в том числе за счет инфраструктурной составляющей транзитного тарифа и других решений).

Будут созданы условия для привлечения частных инвестиций в развитие рынка перевозок, обновление подвижного состава и модернизацию инфраструктуры, включая предоставление всем участникам рынка равных возможностей доступа к ключевым мощностям, а также внедрение лучших мировых практик ГЧП в развитие инфраструктуры.

Эффективность и прозрачность деятельности группы компаний АО "НК "КТЖ" будут повышены посредством завершения институциональных реформ с приведением ее структуры в соответствие с требованиями законодательства в области железнодорожного транспорта.

На воздушном транспорте будет реализован комплекс мер, стимулирующих активное внедрение интеллектуальных систем и цифровых пассажирских терминалов, в том числе:

– систем управления процессами прохождения пассажирами предрейсовых процедур (на основе технологий искусственного интеллекта и поддержки принятия решений), включая идентификацию на основе биометрических данных и взаимодействие с государственными органами при осуществлении международных поездок;

– цифровых платформ для обеспечения информационного обмена между всеми участниками перевозочного процесса, в том числе при планировании пассажирами маршрутов поездки несколькими видами транспорта, покупке билетов, оформлении и получении багажа, персональной навигации по терминалу.

На воздушном транспорте для сокращения времени заправки воздушных судов в некоторых аэропортах будет внедрена централизованная система заправки (с), опыт эксплуатации которой в аэропорту города Астаны доказал ее высокую эффективность.

На водном транспорте повышение эффективности транспортировки грузов будет достигаться путем обновления и наращивания численности торгового флота и организации регулярных (по расписанию) морских линий наряду с повышением пропускной способности портовой инфраструктуры за счет модернизации перегрузочного оборудования.

Для ускорения процедуры оформления захода, выхода и инспектирования судов будет продолжена цифровизация контрольно-надзорных функций государственных органов с созданием системы электронного документооборота в морских пунктах пропуска по принципу "единого окна". В паромных перевозках на Каспийском море будет осуществлен полный переход на систему электронного билечивания.

5.2.4. Развитие конкурентного рынка транспортно-логистических и сопутствующих услуг

Главными направлениями развития конкурентного рынка услуг в транспортно-логистическом секторе станут планомерное сокращение государственного участия, за исключением сфер естественной монополии и общественно-значимых рынков, наряду с созданием благоприятных условий и предоставлением мер поддержки со стороны государства.

На автомобильном транспорте, в целях содействия развитию и повышению конкурентоспособности отечественных грузовых автоперевозчиков (с учетом усиления конкурентного давления ввиду открытия в 2025 году) будет принята и реализована комплексная межотраслевая дорожная карта. Помимо прочего объем государственной поддержки включит в себя субсидирование процентной ставки по кредитам для приобретения новых грузовых АТС и другие меры, направленные на повышение доступности грузовых АТС отечественного и зарубежного производства. Продолжится реализация программ финансового лизинга автотранспортных средств, отвечающих международным требованиям по безопасности и экологичности.

Будут ужесточены нормы и правила, регулирующие допуск автоперевозчиков к осуществлению международных перевозок, включая усиление административной ответственности за осуществление грузовых перевозок с нарушением законодательства РК в сфере разрешительной системы. На железнодорожном транспорте развитие добросовестной конкуренции в транспортно-логистических услугах является приоритетной задачей для дальнейшего развития рынка услуг. После проведения структурной реформы АО "НК "КТЖ" с созданием НТЛК национальная железнодорожная компания объединит магистральную железнодорожную сеть, морские порты, IT-инфраструктуру. В соответствии с требованиями закона Республики Казахстан "О железнодорожном транспорте" будет сформирован Национальный оператор инфраструктуры, деятельность которого будет направлена на предоставление услуг по обеспечению потребностей участников перевозочного процесса (перевозчиков, грузоотправителей, грузополучателей, вспомогательных служб и других пользователей услуг ж/д транспорта, доступ к услугам которых осуществляется через МЖС) на равных и недискриминационных условиях.

Будут созданы условия для конкурентных субъектов на отдельных рынках сферы железнодорожного транспорта для привлечения частного капитала с учетом обеспечения недискриминационного доступа для их функционирования.

Для поддержки развития конкурентного рынка будут реализованы инструменты льготного кредитования, включая лизинг подвижного состава через АО "Фонд развития промышленности". При этом критерии отбора правомочных лизингополучателей и максимальная сумма льготного кредита (лизингового

инструмента) будут оптимизированы для обеспечения участия небольших компаний, включая субъекты малого и среднего бизнеса в отрасли железнодорожного транспорта.

На рынке грузовых перевозок будут осуществлять свою деятельность национальные и частные перевозчики, которые в условиях свободной конкуренции будут предоставлять услуги по перевозке грузов железнодорожным транспортом.

Транспортно-экспедиторская деятельность как на внутреннем рынке, так и за пределами Казахстана будет функционировать в условиях конкуренции. При этом роль экспедитора будет приведена в соответствие с международным правом (международными соглашениями), а также национальным законодательством в области гражданского права.

Осознавая важную роль железной дороги в развитии туристического рынка страны, будет запущен новый продукт "Туристический поезд", призванный расширить и обогатить туристский опыт через предоставление возможности путешествий с различными сервисными услугами в пути следования.

Дальнейшее развитие рынка будет осуществляться путем создания недискриминационных условий для функционирования субъектов рынка перевозок, включая тарифную политику.

В отрасли воздушного транспорта продолжится развитие сегмента региональной и малой авиации. Для этого будет определен передовой тип самолета по критериям безопасности, эффективности, надежности и применимости. Будут разработаны специализированные требования по инфраструктуре аэродромов и перспективные аэронавигационные технологии. Увеличится количество внутренних и межрегиональных авиасообщений. Продолжится работа по улучшению условий для пассажиров с ограниченными возможностями в аэропортах, в том числе организации посадки и высадки на борт воздушного судна данной категории пассажиров с помощью специальных механизмов. Будет активизировано развитие рынка электронных услуг.

В отрасли водного транспорта будут реализованы меры господдержки для развития отечественной судостроительной и судоремонтной базы. При этом судоходным компаниям будут предоставляться утилизационные субсидии в счет частичного покрытия стоимости нового судна при размещении заказов на казахстанском судостроительном заводе. (МФ за исключение)

Сфера применения международного судового реестра расширится путем регистрации судов, используемых для перевозок и буксировки в каботаже.

Для повышения уровня комфорта пассажиров, включая маломобильных граждан, будет инициирован комплекс по стимулированию модернизации "пассажирского салона" на всех видах транспорта. Будет реализована система регулярного мониторинга уровня удовлетворенности пользователей с размещением результатов в открытом доступе.

5.2.5. Развитие смежных и обеспечивающих отраслей

Развитие науки и кадрового потенциала в сфере транспорта и логистики будет реализовано через подготовку и привлечение высококвалифицированных научных и педагогических кадров, а также оказание поддержки в обеспечении образовательных организаций современной учебной и лабораторной материально-технической базой.

В качестве системной меры государственной политики будут созданы условия для формирования и развития отраслевых научно-исследовательских институтов.

Для обеспечения транспортно-логистического комплекса страны высококвалифицированными и адаптированными к технологическим реалиям специалистами, и научными работниками будет создан системообразующий научно-исследовательский институт транспорта. В нем будет сформирована передовая инфраструктура для проведения научных исследований и изысканий, привлечены ученые и высоко квалифицированные специалисты в сфере транспорта и логистики, созданы центры технологических компетенций, а также налажено тесное взаимодействие с отраслевыми научными и образовательными организациями.

В рамках координации научно-исследовательской деятельности и ее гармонизации с потребностями бизнеса в инновационном развитии институтом транспорта с привлечением ведущих научных организаций, ВУЗ, транспортных и логистических компаний и экспертного сообщества, будет формироваться и ежегодно обновляться перечень приоритетных направлений научных исследований в сфере транспорта и логистики с последующим утверждением уполномоченным органом.

Для стабильного покрытия текущих и перспективных потребностей отраслей транспорта в строительных материалах и топливно-энергетических ресурсах будет реализован комплекс мер по недопущению сезонного дефицита и колебаний цены. Данные меры включают в себя, включая строительство и модернизацию нефтеперерабатывающих мощностей, развитие сети битумохранилищ, исключение непродуктивных посредников из цепочки поставок ресурсов, меры ценового регулирования.

Будут проработаны меры по увеличению объемов производства авиатоплива ТС-1, РТ и других марок, соответствующих международным стандартам, наряду с созданием дополнительных топливоохранилищ, резервы которых должны использоваться для стабилизации цен в периоды возрастающего спроса на фоне перебоев в поставках, включая создание условий для реализации авиатоплива через биржевые торги.

Раздел 6. Целевые индикаторы и ожидаемые результаты

Реализация Концепции позволит повысить эффективность, безопасность и надежность транспортно-логистического комплекса Казахстана и достичь следующих результатов в 2030 году.

Целевые индикаторы:

рост производительности труда в секторе "Транспорт и складирование" на 29,3% к уровню 2019 года;

рост инвестиций в основной капитал "Транспорт и складирование" на 98,4% к уровню 2019 года;

приведение и содержание 100% сети автодорог международного и республиканского значения в нормативном техническом состоянии;

приведение и содержание не менее 95% сети автодорог областного и районного значения в нормативном техническом состоянии;

увеличение доли частных перевозчиков в перевозке грузов железнодорожным транспортом, не менее 30% к 2030 году;

рост объема транзита через территорию Республики Казахстан до 35 млн. тонн, в том числе контейнерного транзита до 2000 тыс. ДФЭ в 2030 году;

доведение доли автомобильных дорог республиканского значения, обеспеченных мобильной связью по стандарту не ниже 3G с доступом к Интернету до 100%.

снижение доли риска возникновения гидродинамических происшествий на судоходных шлюзах до 50,7%;

снижение износа технического флота до 54%;

снижение доли пассажирских вагонов со сроком эксплуатации свыше 25 лет до 3%.

Ожидаемые результаты:

увеличение количества пассажиров, перевезенных ж/д транспортом до 34 млн.;

увеличение количества транзитных авиапассажиров до 3000 тыс. человек;

снижение количества погибших в дорожно-транспортных происшествиях на 100 тыс. населения, чел. с 11,9 в 2022 году до 9,6 в 2030 году.

Мероприятия по реализации Концепции будут осуществлены в соответствии с Планом действий по реализации Концепции развития транспортно-логистического потенциала Республики Казахстан до 2030 года согласно приложению к настоящей Концепции.

Для повышения эффективности и подотчетности деятельности по реализации Концепции будет расширено применение "проектного подхода", включая создание отраслевых проектных групп (управляющих комитетов) в структуре МИИР.

Приложение
к Концепции развития
транспортно-логистического
потенциала Республики
Казахстан до 2030 года

План действий по реализации Концепции развития транспортно-логистического потенциала Республики Казахстан до 2030 года

--	--	--	--	--

№ п/п	Наименование реформ и основных мероприятий	Форма завершения	Срок исполнения	Ответственные исполнители
1	2	3	4	5
	Целевые индикаторы до 2030 года: 1. Рост производительности труда в секторе "Транспорт и складирование" к уровню 2019 года (2023 – 9,8%, 2024 – 14,4%, 2025 – 19,3%, 2026 – 21,3%, 2027 – 23,3%, 2028 – 25,3%, 2029 – 27,3%, 2030 – 29,3%). 2. Рост инвестиций в основной капитал "Транспорт и складирование" к уровню 2019 года (2023 – 41,9%, 2024 – 68,7%, 2025 – 90,90%, 2026 – 92,4%, 2027 – 93,9%, 2028 – 95,4%, 2029 – 96,9%, 2030 – 98,4%). 3. Приведение и содержание 100% сети автодорог международного и республиканского значения в нормативном техническом состоянии (2023 – 92%, 2024 – 93%, 2025 – 94%, 2026 – 95%, 2027 – 96%, 2028 – 97%, 2029 – 100%, 2030 – 100%). 4. Приведение и содержание не менее 95% сети автодорог областного и районного значения в нормативном техническом состоянии (2023 – 86%, 2024 – 87%, 2025 – 88%, 2026 – 90%, 2027 – 92%, 2028 – 94%, 2029 – 95%, 2030 – 95%). 5. Увеличение доли частных перевозчиков в перевозке грузов железнодорожным транспортом, не менее 30% к 2030 году (2023 – 10%, 2024 – 12%, 2025 – 15%, 2026 – 20%, 2027 – 24%, 2028 – 26%, 2029 – 28%, 2030 – 30,0%); 6. Рост объема транзита через территорию Республики Казахстан, в млн. тонн, (2023 – 27,7 млн.тонн, 2024 – 28,8 млн.тонн, 2025 – 30,9 млн.тонн, 2026 – 32 млн.тонн, 2027 – 32,6 млн. тонн, 2028 – 33,6 млн. тонн, 2029 – 33,8 млн.тонн, 2030 – 35 млн. тонн), в том числе контейнерного транзита, в тыс. ДФЭ (2023 – 1 250 тыс. ДФЭ, 2024 – 1 348 тыс. ДФЭ, 2025 – 1 464 тыс. ДФЭ, 2026 – 1 556 тыс.ДФЭ, 2027 – 1 590 тыс. ДФЭ, 2028 – 1 727 тыс. ДФЭ, 2029 – 1 865 тыс. ДФЭ, 2030 – 2000 тыс. ДФЭ). 7. Доля автомобильных дорог республиканского значения, обеспеченных мобильной связью по стандарту не ниже 3G, с доступом к Интернету, в % (2023 – 40%, 2024 – 50%, 2025 – 60%, 2026 – 70%, 2027 – 80%, 2028 – 90%, 2029 – 100%, 2030 – 100%). 8. Снижение доли риска возникновения гидродинамических происшествий на судоходных шлюзах. % (2023 – 54,6%, 2024 – 54,4%, 2025 – 53,2%, 2026 – 52,7%, 2027 – 52,2%, 2028 – 51,7%, 2029 – 51,2%, 2030 – 50,7%). 9. Снижение износа технического флота, в % (2023 – 65%, 2024 – 63%, 2025 – 61%, 2026 – 60%, 2027 – 58%, 2028 – 57%, 2029 – 55%, 2030 – 54%). 10. Доля железнодорожного подвижного состава (пассажирских вагонов) со сроком эксплуатации свыше 25 лет, в % (2023 – 27,9%, 2024 – 24,8%, 2025 – 19,9%, 2026 – 8,8%, 2027 – 4,4%, 2028 – 2,1%, 2029 – 3,5%, 2030 – 3,2%).			
1. Развитие транзита и мультимодальная интеграция				
1.	Создание товарообрабатывающего узла "Индустриальный торгово-логистический комплекс" на границе с Кыргызской Республикой	запуск промышленного транспортно-логистического хаба	2 квартал 2026 года	МТИ, МИИР, МНЭ, МФ, МИД, ПС КНБ, акимат Жамбылской области, АО "QazTrade" (по согласованию)
	Создание товарообрабатываю			

2.	щего узла "Международный центр промышленной кооперации "Центральная Азия" на границе с Республикой Узбекистан	з а п у с к промышленного транспортно-логистического хаба	4 квартал 2026 года	МТИ, МИИР, МНЭ, МФ, МИД, ПС КНБ, акимат Туркестанской области, АО "QazTrade" (по согласованию)
3.	Создание товарообрабатывающего узла "Центр трансграничной торговли "Евразия" на границе с Российской Федерацией	з а п у с к промышленного транспортно-логистического хаба	3 квартал 2025 года	МТИ, МИИР, МНЭ, МФ, МИД, ПС КНБ, акимат ЗКО, АО "QazTrade" (по согласованию)
4.	Создание контейнерного хаба "Каспийский узел" в прикаспийском регионе	з а п у с к промышленного транспортно-логистического хаба	3 квартал 2026 года	МТИ, МИИР, МНЭ, МФ, МИД, ПС КНБ, акимат Мангистауской области, АО "QazTrade" (по согласованию)
5.	Создание приграничного комплекса "Хоргосский узел" на границе с КНР	з а п у с к промышленного транспортно-логистического хаба	3 квартал 2024 года	МТИ, МИИР, МНЭ, МФ, МИД, ПС КНБ, акимат Жетысуской области, АО "QazTrade" (по согласованию)
6.	Строительство не менее 200 современных объектов придорожного сервиса вдоль автодорог международного и республиканского значения, оснащенных средствами для оперативного реагирования и оказания помощи участникам дорожного движения в зимний сезон, в том числе с использованием альтернативных инструментов ГЧП,	АВР, отчет в Правительство РК	декабрь, 2023 – 2030 годы	

	а также доходов от платных автомобильных дорог			МИИР, МЦРИАП, МВД, МИО
7.	Выработка предложений по объединению функций представленных на границе государственных органов в рамках единого уполномоченного органа (оператора) с законодательным закреплением практики "единого окна" и "одной остановки" транспортного средства при пересечении границы	предложения в Правительство	декабрь, 2023 – 2025 годы	МФ, МСХ, МНЭ, ПС КНБ, МЦРИАП
8.	Исключение требования об обязательном использовании услуг таможенных брокеров с размещением всей необходимой информации для самостоятельного оформления участниками перевозочного процесса всех таможенных документов на сайте уполномоченного органа (единого оператора)	отчет в Правительство	декабрь, 2023 – 2025 годы	МФ
	Создание выделенных полос движения для грузового автотранспорта на пограничных пунктах пропуска (зеленые коридоры) с организацией рабочего места		декабрь,	

9.	оператора "единого окна" таким образом, чтобы водители грузовых АТС могли получать государственную услугу, не покидая транспортное средство	отчет в Правительство	2023 – 2030 годы	МФ, МИИР, МЦРИАП, ПС КНБ, МНЭ, МСХ
10.	Проработка вопроса о присоединении Казахстана к международной системе автострахования The Green Card для возможности взаимного признания страховых систем, действующих на национальном уровне стран-участниц	предложения в Правительство РК	декабрь 2023 года	АППФР, МФ, МНЭ, АФМ,
11.	Обеспечение перехода на электронные системы eTIR и eCMR в грузовых автоперевозках	информация в Правительство РК	декабрь, 2023-2024 годы	МИИР, МФ, НПП (по согласованию)
12.	Присоединение Казахстана к Соглашению о едином транзитном разрешении TRACECA	отчет в Правительство	декабрь, 2023-2024 годы	МИИР, МИД
13.	Проработка вопроса о внедрении специальной визы TRACECA для водителей автотранспортных средств при пересечении ими границы через автомобильные пункты пропуска	информация в Правительство РК	декабрь, 2023-2024 годы	МИД, МИИР, МФ, МНЭ
	Развертывание инфраструктуры для обеспечения высокоскоростной кабельной и			

14.	беспроводной передачи данных вдоль главных транспортных магистралей страны, в том числе на основе партнерства с телекоммуникационными операторами по принципу "совместного развертывания" и с применением технологий спутникового интернета	информация в Правительство РК	декабрь, 2023-2030 годы	МИИР, МЦРИАП, КТЖ (по согласованию), КАЖ (по согласованию)
15.	Реконструкция участков "гр. РФ – Мартук – Актобе", "Улгайсын - Кызылорда" международного транспортного коридора "Западная Европа – Западный Китай"	АВР, отчет в Правительство РК	2026 – 2030 годы	МИИР, КАЖ (по согласованию)
16.	Реконструкция участков автодорожного коридора "Алматы – Караганда – Астана – Петропавловск – граница РФ на Курган"	АВР, отчет в Правительство РК	2023 – 2024 годы	МИИР, КАЖ (по согласованию)
17.	Реконструкция участков автодорожного коридора "Астана – Костанай – граница РФ на Челябинск"	АВР, отчет в Правительство РК	2027 – 2030 годы	МИИР, КАЖ (по согласованию)
18.	Реконструкция участков автодорожного коридора "гр. КНР - Майкапшагай - Калбатау - Семей - Павлодар – граница РФ на Омск"	АВР, отчет в Правительство РК	2023 – 2024 годы	МИИР, КАЖ (по согласованию)
19.	Реконструкция участков автодорожного коридора "Алматы -	АВР, отчет в Правительство РК	2023 – 2024 годы	

	Талдыкорган - Усть-Каменогорск"			МИИР, КАЖ (по согласованию)
20.	Реконструкция участков автодорожного коридора "Актобе-Кандыагаш-Макат-Атырау-гр. РФ на Астрахань"	АВР, отчет в Правительство РК	2023 – 2024 годы	МИИР, КАЖ (по согласованию)
21.	Строительство участка автодороги Бейнеу-Шалкар международного транспортного коридора TRACECA	АВР, отчет в Правительство РК	2023 – 2028 годы	МИИР, КАЖ (по согласованию)
22.	Реконструкция участков автомобильной дороги республиканского значения "Уральск-Атырау"	АВР, отчет в Правительство РК	2023-2026 годы	МИИР, КАЖ (по согласованию)
23.	Реконструкция участков автомобильной дороги республиканского значения "Жезказган-Петропавловск", участки Жезказган-Аркалык, Сурган - гр. СКО	АВР, отчет в Правительство РК	2027-2030 годы	МИИР, КАЖ (по согласованию)
24.	Реконструкция участков автомобильной дороги республиканского значения "Жанаозен-Кендирли-гр. Туркменистана"	АВР, отчет в Правительство РК	2027-2030 годы	МИИР, КАЖ (по согласованию)
25.	Строительство обходов г.Туркестан, г.Шымкент и г. Сарыагаш с выходом на Республику Узбекистан через пункт пропуска им. Б. Конысбаева	АВР, отчет в Правительство РК	2025-2028 годы	МИИР, КАЖ (по согласованию)
	Реконструкция автодороги "			

26.	Мерке-Бурылбайтал "	АВР, отчет в Правительство РК	2023 год	МИИР, КАЖ (по согласованию)
27.	Реконструкция автодороги Узынагаш-Отар"	АВР, отчет в Правительство РК	2023-2024 годы	МИИР, КАЖ (по согласованию)
28.	Реконструкция и проектно-изыскательские работы автомобильной дороги республиканского значения Усть-Каменогорск-Зыряновск-Катон-Карагай-Рахмановские ключи"	АВР, отчет в Правительство РК	2023-2024 годы	МИИР, КАЖ (по согласованию)
29.	Реконструкция автомобильной дороги республиканского значения Костанай-Карабутақ "	АВР, отчет в Правительство РК	2023 год	МИИР, КАЖ (по согласованию)
30.	Реконструкция автомобильной дороги республиканского значения Ушарал-Достык"	АВР, отчет в Правительство РК	2023 год	МИИР, КАЖ (по согласованию)
31.	Реконструкция дороги "Уральск - гр.РФ (на Оренбург) " участок Подстепное-Федоровка-гр. РФ (на Илек)	АВР, отчет в Правительство РК	2023-2025 годы	МИИР, КАЖ (по согласованию)
32.	Реконструкция и проектно-изыскательские работы автомобильной дороги республиканского значения Алматы-Талгар-БайдибекБи"	АВР, отчет в Правительство РК	2025-2028 годы	МИИР, КАЖ (по согласованию)
33.	Реконструкция и проектно-изыскательские работы автомобильной дороги республиканского значения	АВР, отчет в Правительство РК	2025-2028 годы	

	значения Алматы-Ушконыр- Узынагаш"			МИИР, КАЖ (по согласованию)
34.	Строительство, реконструкция и ремонт автомобильных дорог областного и районного значения	АВР, отчет в Правительство РК	2023-2030 годы	МИИР, МИО
35.	Повышение пропускной способности (реконструкция) пунктов пропуска через границу с Российской Федерацией: Сырым, Таскала, Алимбет, Урлитобе, Жана жол, Косак, Курмангазы, Аксай, Кайрак, в том числе обустройство "зеленых коридоров" на пограничных автомобильных пунктах пропуска	АВР, отчет в Правительство РК	2023 - 2025 годы	МИИР, КАЖ (по согласованию)
36.	Повышение пропускной способности (реконструкция) пунктов пропуска через границу с Российской Федерацией: Кызылжар, Каракога, Убе, Щарбакты, Шаган, Бидаик, Кондыбай, Ауыл, Жаныбек, Жезкент, Акбалшык , Аят, Найза, Убаган , Желкуар, Коянбай, Байтанат, Амангельды, Карашатау, Орда, в том числе обустройство "зеленых коридоров" на пограничных автомобильных пунктах пропуска	АВР, отчет в Правительство РК	2025– 2030 годы	МИИР, КАЖ (по согласованию)

37.	Повышение пропускной способности (реконструкция) пунктов пропуска через границу с Кыргызской Республикой: Карасу, Бесагаш, Аухатты, Сортобе, Айша биби, Сыпатай батыр, Кеген, в том числе обустройство "зеленых коридоров" на пограничных автомобильных пунктах пропуска.	АВР, отчет в Правительство РК	2023 – 2025 годы	МИИР, КАЖ (по согласованию)
38.	Строительство второго ж/д пути на участке "Достык – Мойынты" (836 км)	отчет в Правительство РК	2022-2025 годы	КТЖ (по согласованию), МИИР
39.	Строительство третьего пограничного железнодорожного перехода "Бахты" на казахстанско-китайской границе с выходом на существующий железнодорожный участок "Семей – Актогай"	отчет в Правительство РК	2024-2025 годы	МИИР
40.	Строительство обводной железнодорожной линии в обход Алматинского железнодорожного узла	отчет в Правительство РК	2023-2024 годы	КТЖ (по согласованию), МИИР
41.	Строительство железнодорожной линии "Дарбаза – Мактарал" (106 км)	отчет в Правительство РК	2024-2025 годы	КТЖ (по согласованию), МИИР
42.	Увеличение пропускной способности ж/д пути на участке "Бейнеу-Мангистау" и "Мангистау-Курык"	отчет в Правительство РК	2025-2030 годы	КТЖ (по согласованию), МИИР

43.	Увеличение пропускной способности существующих железнодорожных межгосударственных стыковых пунктов	отчет в Правительство РК	2025-2030 годы	КТЖ (по согласованию), МИИР
44.	Проработка вопроса о создании транснационального координационного органа с участием транспортных компаний стран на маршруте "КНР – Туркменистан – Иран" с включением морского плеча перевозки	отчет в Правительство РК	декабрь 2023-2024 годы	МИИР, МИД, Самрук-Казына (по согласованию), КТЖ (по согласованию)
45.	Реализация институциональной реформы по трансформации КТЖ в Национальную транспортно-логистическую компанию	отчет в Правительство РК	декабрь 2023 года	МИИР, Самрук-Казына (по согласованию), КТЖ (по согласованию)
46.	Создание Центра компетенций по транспортной логистике (ЦКТЛ)	отчет в Правительство РК	декабрь 2023 года	Самрук-Казына (по согласованию), КТЖ (по согласованию), МИИР
47.	Выработка и принятие стимулирующих мер и мер государственной поддержки казахстанским транспортным компаниям по выходу на рынки зарубежных государств, созданию транспортно-логистической инфраструктуры, подконтрольной казахстанскому бизнесу, для привлечения	анализ принятия мер господдержки	2023-2030 годы	

	грузопотоков на трансказахстанские маршруты			МИИР, МТИ, КТЖ (по согласованию)
48.	Совершенствование подходов к формированию тарифной политики, включая внедрение новых транзитных продуктов по принципу "ship or pay" (отгружай или плати)	предложения в МИИР	ежегодно декабрь до 2030 года	КТЖ (по согласованию)
49.	Создание внешних терминальных мощностей в портах Ирана, Азербайджана, Грузии и Турции	предложения в МИИР	ежегодно декабрь до 2030 года	Самрук-Казына (по согласованию), КТЖ (по согласованию)
50.	Создание цифрового мультимодального коридора для "бесшовного" перемещения товаров через территорию Республики Казахстан	отчет в Правительство РК	декабрь 2025 года	МФ, МТИ, МСХ, МЦРИАП, ПС КНБ, КТЖ (по согласованию)
51.	Расширение осуществляемых видов деятельности национального железнодорожного перевозчика пассажиров, в т.ч. развитие системы интермодальных перевозок и внедрение единого проездного документа	предложения в Правительство РК	декабрь, 2023-2024 годы	МИИР, КТЖ (по согласованию), Самрук-Казына (по согласованию), авиакомпании (по согласованию)
52.	Расширение маршрутной сети международных авиамаршрутов (30 маршрутов)	отчет в Правительство	ежегодно декабрь до 2030 года	МИИР, авиакомпании (по согласованию)
53.	Дальнейшее внедрение политики безвизового режима для привлечения транзитных	ППРК	декабрь,	

	авиапассажиров и развития внутреннего туризма		2024-2030 годы	МИД, МВД, ПС КНБ (по согласованию)
54.	Упрощение требований пограничной службы со снятием запрета на выдачу разрешений для работы представителей иностранных авиакомпаний в "стерильных зонах" аэропортов	внесение изменений в НПА	декабрь 2024 года	КНБ, МВД, МИИР
55.	Проработка вопроса об исключении законодательных требований по оформлению таможенной декларации на транспортное средство (ТДТС) в отношении транзитных воздушных судов	внесение изменений в НПА	декабрь 2023 года	МФ, МИИР
56.	Проработка вопроса об исключении законодательных требований об обязательном помещении груза транзитных воздушных судов на склады временного хранения (СВХ) при перегрузке в пределах выделенной территории аэропортов	внесение изменений в НПА	декабрь 2023 года	МФ, МИИР
57.	Создание зон свободной торговли с особыми таможенными и миграционными режимами для транзита, а также особыми правилами для работы иностранных	внесение изменений в НПА		КНБ, МВД, МИИР

	перевозчиков и логистических компаний.		декабрь 2024 года	
58.	Интеграция перевозочного процесса в грузовых аэропортах и хабах с системой электронного сопровождения грузовых воздушных перевозок E-freight	отчет в Правительство РК	декабрь 2024 года	МИИР, МФ, МИО, Самрук-Казына (по согласованию), авиакомпании (по согласованию)
59.	Проработка вопроса внедрения единой накладной ЦИМ/СМГС в качестве морского коносамента при осуществлении перевозок в железнодорожно-морском сообщении с последующим переходом на электронную форму	отчет в Правительство РК	декабрь 2024 года	МИИР, КТЖ (по согласованию)
60.	Создание единой цифровой базы инспектирования судов на Каспийском море	акт ввода в эксплуатацию, отчет в Правительство	декабрь, 2026-2028 годы	МИИР, МЦРИАП
61.	Создание системы электронной очереди в портах для грузовых АТС	акт ввода в эксплуатацию, отчет в Правительство РК	декабрь, 2028-2030 годы	КТЖ (по согласованию), порт Курык (по согласованию)
62.	Создание системы электронного документооборота в морских пунктах пропуска по принципу "единого окна".	отчет в Правительство РК	декабрь, 2024-2026 годы	МИИР, КТЖ (по согласованию), МЦРИАП, МФ, МСХ, МЗ
	Цифровизация производственных процессов на внутреннем водном транспорте путем внедрения: — системы дистанционного			

63.	мониторинга навигационного оборудования; – цифрового промерного комплекса русловых работ; – автоматизированного комплекса контроля дноуглубительных работ; – автоматизированного мониторинга судовых систем; – электронных навигационных карт; – АСУ процессом шлюзования; – автоматизированной системы геодезического деформационного мониторинга состояния бетонных конструкций на шлюзах; – интернет-платформы оказания услуг шлюзования, морского навигационного центра и регистра судоходства.	акт ввода в эксплуатацию, отчет в Правительство	декабрь, 2023-2025 годы	МИИР, МЦРИАП
64.	Разработка ГИС модели международных и внутренних транспортных грузовых потоков в разрезе направлений и коридоров, грузов и утверждения обязательств госорганов по внесению ежеквартальных	отчет в Правительство РК	декабрь 2024 года	

	данных в модель для постоянного мониторинга потоков			МИИР, МЦРИАП, МИО
65.	Внедрение концепции свободной маршрутизации полетов в воздушном пространстве Республики Казахстан	публикация процедур в документах аэронавигационной информации	декабрь 2025 года	МИИР, ААК (по согласованию), КАН (по согласованию)
66.	Разработка и внедрение информационно-аналитической системы "Цифровые коридоры" с дальнейшей интеграцией в интеллектуальную транспортную систему	АВР, отчет в Правительство РК	декабрь 2025 года	МИИР, МЦРИАП
67.	Развитие и внедрение информационных систем для повышения эффективности взаимодействия между различными видами транспорта в мультимодальных перевозках	предложения в Правительство РК	декабрь 2024 год	МИИР, КТЖ
68.	Создание и развитие "зеленого коридора" для транзитных грузов на основе единой цифровой платформы, объединяющей информационные системы контролирующих органов, без ограничения доступа отечественным производителям и участникам внешнеэкономическ	акт ввода в промышленную эксплуатацию, отчет в Правительство	декабрь 2024 года	МФ, МЦРИАП, МИИР, МСХ, МНЭ,

	ой деятельности, в том числе путем развития существующих информационных систем			ПС КНБ, КТЖ (по согласованию)
69.	Создание интегрированной автоматизированной системы планирования и управления грузовыми перевозками между АО "НК "КТЖ" и операторами терминалов в морских портах	отчет в Правительство РК	декабрь, 2023-2025 годы	КТЖ (по согласованию), АМТП (по согласованию), порт Курык (по согласованию), МЦРИАП, МИИР
70.	Строительство "контейнерного хаба" в порту Актау	АВР, отчет в Правительство РК	2023-2025 годы	КТЖ (по согласованию), АМТП
71.	Строительство многофункционального морского терминала в порту Курык	АВР, отчет в Правительство РК	2023-2030 годы	SEMURG INVEST (по согласованию)
72.	Гармонизация и унификация нормативных требований по выполнению функций "государства порта" прикаспийскими странами	внесение изменений в НПА	декабрь 2030 года	МИИР
73.	Запуск онлайн-сервиса по информированию о расписании и тарифах регулярных морских линий	акт ввода в промышленную эксплуатацию, отчет в Правительство РК	декабрь 2026 года	КТЖ (по согласованию), порт Курык (по согласованию)
74.	Получение генеральной лицензии национальным морским перевозчиком для транспортировки несанкционных грузов в направлении Ирана	отчет в Правительство РК	2023-2024 годы	МНЭ, МТИ, МИД, МИИР

75.	Разработка программы контейнеризации грузов и контейнерных перевозок в Республике Казахстан	приказ МИИР	декабрь 2024 года	МИИР, МТИ, МСХ, МФ, КТЖ (по согласованию), Н П П (по согласованию)
76.	Введение круглосуточного режима работы контрольно-надзорных органов на пограничных переходах	приказ МИИР	декабрь 2023 года	МФ, КНБ (по согласованию), МСХ, МИИР
77.	Создание условий для развития бондовых складов на территории РК, переориентации складов, обеспечивающих региональную электронную коммерцию в Казахстан	предложение в Правительство	декабрь 2030 года	МТИ, МФ, МИИР, К Т Ж (по согласованию), Казпочта (по согласованию)
78.	Разработка, согласование и утверждение Соглашения об условиях деятельности Международного центра промышленной кооперации "Центральная Азия" между Правительством Республики Казахстан и Правительством Республики Узбекистан *в порядке, определяемом национальным законодательством сторон	" постановления правительств Республики Казахстан и Республики Узбекистан	I квартал 2023 г.	МТИ, МНЭ, МФ, а к и м а т Туркестанской области
	Разработка, согласование и утверждение Соглашения об			

79.	условиях деятельности индустриального торгово-логистического комплекса в районе автодорожных пунктов пропуска "Карасу" и "Ак-Тилек между Правительством Республики Казахстан и Правительством Кыргызской Республики *в порядке, определяемом национальным законодательством сторон	постановления правительств Республики Казахстан и Республики Кыргызстан	I квартал 2023 года	МТИ, МНЭ, МФ, акимат Жамбылской области
80.	Внесение изменений в Соглашение между Правительством Республики Узбекистан и Правительством Республики Казахстан о пунктах пропуска через узбекско-казахстанскую государственную границу в порядке, определяемом национальным законодательством сторон	ППРК	II квартал 2023 года	КНБ, МТИ, МИИР, акимат Туркестанской области
81.	Внесение изменений в Соглашение между Правительством Республики Казахстан и Правительством Китайской Народной Республики о регулировании деятельности Международного центра приграничного	ППРК	III квартал 2023 года	

	сотрудничества "Хоргос", утвержденное постановлением Правительства Республики Казахстан от 25 августа 2005 года № 877			МИИР, МТИ, МНЭ, МФ
82.	Определение генеральных инвесторов - управляющих компаний по проектам ИТЛК, "Каспийский узел" и МЦПК, разработка, согласование и подписание Соглашений об инвестициях между Правительством Республики Казахстан. *определить в качестве обязательных условий передачу земельных участков в долгосрочную аренду и подведения внешней инфраструктуры в объеме согласно разработанного инвестором ТЭО и ПСД	ППРК	III квартал 2023 года	МИД, Kazakh Invest
83.	Проработка вариантов и форматов участия казахстанских транспортно-логистических компаний в реализации международных проектов по развитию ТМТМ и маршрутов в направлении Ирана	отчет в Правительство РК	2023-2030 годы	МИИР, МИД, МТИ, КТЖ (по согласованию), НПП (по согласованию)
2. Обеспечение стабильной и безопасной				

транспортной связности				
84.	Приведение и поддержание транспортной инфраструктуры в состоянии, соответствующем требованиям межгосударственных, национальных и отраслевых стандартов в области безопасности движения	информация в Правительство РК	декабрь, 2023-2030 годы	МИИР, МИО, МВД, МТИ
85.	Развитие служб и систем экстренного реагирования и оказания помощи	информация в Правительство РК	декабрь 2030 года	МВД, МЧС, МЦРИАП, МИИР, МИО
86.	Совершенствование профилактики и правоприменения в сфере соблюдения требований безопасности движения и эксплуатации транспортных средств	информация в Правительство РК	декабрь, 2023-2030 годы	МВД, МИО
87.	Совершенствование нормативно-правового обеспечения и стандартов в области безопасности	информация в Правительство РК	декабрь, 2023-2030 годы	МИИР, МИО, МВД
88.	Реализация комплекса мер по подготовке транспортно-логистической инфраструктуры к эксплуатации высокоавтоматизированного и беспилотного транспорта	информация в Правительство РК	декабрь, 2025-2030 годы	МИИР, МЦРИАП, КАЖ (по согласованию)
89.	Развитие недостающих транспортных связей между центрами		декабрь, 2023- 2030	

	экономической активности и населенными пунктами страны	информация в Правительство	годы	МИИР, МИО, КАЖ (по согласованию)
90.	Выполнение дорожно-эксплуатационных и ремонтных работ для обеспечения нормативного состояния существующей сети дорог республиканского значения	отчет в Правительство РК	ежегодно	МИИР, КАЖ (по согласованию)
91.	Осуществление капитального ремонта верхнего строения пути МЖС на уровне не менее 425 км в год	отчет в МИИР	ежегодно	КТЖ (по согласованию),
92.	Оснащение железнодорожных грузовых станций I, II и III классов автоматическими электронными железнодорожными весами	отчет в МИИР	до 2025 года	КТЖ (по согласованию)
93.	Прохождение аудита ICAO по безопасности полетов	отчет ICAO	декабрь 2025 года	МИИР, ААК (по согласованию)
94.	Создание межведомственного директивного органа гражданско-военной координации (после внесения соответствующих правок в НПА)	совместный приказ МИИР, МО	декабрь 2025 года	МИИР, МО, ААК (по согласованию)
95.	Разработка и утверждение плана по безопасности полетов на 2024-2027 годы	приказ ААК	декабрь 2023 года	МИИР, ААК (по согласованию)
96.	Проработка вопроса создания самостоятельного единого оператора по обеспечению	предложения в Правительство	декабрь 2023 года	МИИР, КНБ (по согласованию), МВД, МО,

	авиационной безопасности в аэропортах			аэропорты (по согласованию)
97.	Выделение льготной кредитной линии для закупа специальной техники, оборудования для аэропортов и обновления инфраструктуры аэропортов, находящихся в частной собственности (Алматы, Караганда, Тараз, Жезказган, Боралдай, Уральск, Петропавловск)	выделение льготной кредитной линии	декабрь, 2023-2025 годы	МИИР, МНЭ, БРК (по согласованию), МИО
98.	Внедрение международных стандартов ИКАО и европейских стандартов ЕСАС по авиационной безопасности	отчет в Правительство	2 полугодие 2027 год	МИИР, МИО
99.	Приведение инфраструктуры аэропортов, находящихся в государственной собственности, в соответствие требованиям ИКАО и IATA	отчет в Правительство	2 полугодие 2030 года	МИИР, МИО
100.	Оснащение оборудованием и спецтехникой для содержания аэродрома, наземного обслуживания воздушных судов, аварийно-спасательного обеспечения полетов аэропортов Актау, Атырау, Актобе, Балхаш, Зайсан, Костанай, Кокшетау, Кызыл-орда, Павлодар,	отчет в Правительство	декабрь, 2024-2025 годы	

	Петропавловск, Семей, Талдыкорган, Усть-Каменогорск, Ушарал, Урджар, Шымкент			МИИР, МНЭ, МФ, МИО
101.	Капитальный ремонт/ реконструкция аэродрома г.Астана (ИВПП, МРД, РД, перрон, ССО, ЦЗС, периметровое освещение, охранная сигнализация, очистные сооружения и водосточно-дренаж ная система)	отчет в Правительство	декабрь, 2023-2025 годы	МИИР, МНЭ, МФ, акимат г. Астана
102.	Проведение комплексной реконструкции: - ВПП аэропортов Актобе, Павлодар, Шымкент, Актау; - рулежных дорожек , перронов аэропортов Актобе, Атырау, Балхаш, Павлодар, Шымкент , Актау; - перронов аэропортов Талдыкорган, Семей; - периметрового ограждения и периметровых дорог аэропортов Актобе, Павлодар, Шымкент, Актау, Кокшетау, Атырау, Семей, Талдыкорган, Костанай, Кызылорда; - склад ГСМ Актобе , Павлодар, Шымкент, Актау, Кокшетау, Атырау, Семей, Талдыкорган,	отчет в Правительство	декабрь, 2023-2030 годы	

	Костанай, Кызылорда, Ушарал ; - установка и/или модернизация централизованной заправочной системы в аэропортах Астаны, Актау, Актобе, Атырау, Шымкента; - производственные объекты Актобе, Павлодар, Шымкент, Актау, Кокшетау, Атырау, Семей, Талдыкорган, Костанай, Кызыл-Орда, Усть-Каменогорск, Ушарал			МИИР, МНЭ, МФ, МИО
103.	Установка светосигнального оборудования на рулежной дорожке аэродрома Талдыкорган, модернизация светосигнального оборудования на аэродромах Атырау, Шымкента, оснащение источниками бесперебойного питания аэропорта Павлодар, установка пульта дистанционного управления ЦЗС на аэродроме Балхаш	отчет в Правительство	декабрь, 2024-2027 годы	МИИР, МНЭ, МФ, МИО
104.	Строительство второй ИВПП, системы рулежных дорожек, грузового перрона и грузового терминала, связанной инфраструктуры в аэропорту Астаны	отчет в Правительство	декабрь, 2024-2026 годы	МИИР, МНЭ, МФ, акимат г. Астана
	Удлинение взлетно-посадочной полосы,			

105.	строительство магистральной рулежной дорожки, расширение перронов в аэропорту Шымкента	отчет в Правительство	декабрь, 2024-2026 годы	МИИР, МНЭ, МФ, акимат г. Шымкент
106.	Полное внедрение RBN на всех этапах полета на территории РК	отчет в Правительство	2 полугодие 2027 года	МИИР, КАН (по согласованию)
107.	Внедрение новых технологий и процедур, служащих основой для дистанционно управляемых аэродромных диспетчерских пунктов	отчет в Правительство	2 полугодие 2028 года	МИИР, КАН (по согласованию)
108.	Внедрение дистанционно управляемых аэродромных диспетчерских пунктов	отчет в Правительство	2 полугодие 2029 года	МИИР, КАН (по согласованию)
109.	Организация потоков воздушного движения (ОпВД), включая оптимизацию использования ВПП на основе очередности	отчет в Правительство	2 полугодие 2029 года	МИИР, КАН (по согласованию)
110.	Внедрение А-SMGCS уровней 1–2 и EVS	отчет в Правительство,	2 полугодие 2029 года	МИИР, КАН (по согласованию)
111.	Создание информационной системы (платформы) для координации и мониторинга полетов беспилотных воздушных судов в воздушном пространстве РК	акт ввода в промышленную эксплуатацию, отчет в Правительство	декабрь, 2024-2025 годы	МИИР, ААК (по согласованию)
	Внедрение системы управления движением судов (СУДС) в порту			

112.	Актау с последующим ее объединением с СУДС портов Курык и Баутино с центром управления в порту Актау	акт ввода в эксплуатацию	декабрь 2025 года	МИИР, МФ, МНЭ
113.	Создание морского спасательного координационного центра для обеспечения безопасного судоходства и координации аварийно-спасательных мероприятий	акт ввода в эксплуатацию	декабрь, 2024-2025 годы	МИИР, МЧС, МО
114.	Создание национальной морской аварийно-спасательной службы	акт ввода в эксплуатацию	декабрь, 2023-2025 годы	МЧС, МИИР, МНЭ, МФ, МЭГПР, МЭ, Самрук-Казына
115.	Выпуск морских навигационных карт, лоций и пособий	акт выполненных работ	декабрь, 2023-2030 годы	МИИР, МЦРИАП, МО
116.	Обновление 51 единицы судов технического флота	акт ввода в эксплуатацию	декабрь, 2023-2030 годы	МИИР, МФ
117.	Капитальный ремонт 3-х судоходных шлюзов	акт выполненных работ	декабрь, 2023-2030 годы	МИИР, МФ
118.	Регулярное проведение дноуглубительных работ на Урало-Каспийском канале	акт выполненных работ	декабрь, 2023- 2030 годы	МИИР, МФ
119.	Разработка комплекса национальных и отраслевых стандартов, регламентирующих порядок строительства и функционирования объектов зарядной инфраструктуры для электрического транспорта	внесение изменений в законодательство	декабрь 2024 года	МЭ, МИИР, МЭГПР, МТИ, МИО
	Комплексная оценка			

120.	экономического, экологического и социального эффектов от поэтапного перехода транспортного сектора Казахстана на природный газ	акт выполненных работ, отчет в Правительство РК	декабрь 2026 года	МИИР, МНЭ, МФ, МЭГПР, МЭ,
121.	Разработка и утверждение плана по электрификации железнодорожной участков МЖС в период до 2030 года с целью уменьшения выбросов CO2 при перевозках грузов железнодорожным транспортом	приказ МИИР	декабрь 2023 года	МИИР, КТЖ (по согласованию)
122.	Разработка и принятие дорожной карты по внедрению в грузовых и пассажирских железнодорожных перевозках "зеленых" и ресурсосберегающих технологий	приказ МИИР	декабрь 2023 года	МИИР, КТЖ (по согласованию)
123.	Разработка нормативных требований, регламентирующих безопасное использование СПГ в качестве судового топлива	ППРК	декабрь, 2024-2025 годы	МЭ, МЭГПР, МИИР
124.	Дифференциация тарифов на заход судов по принципу соответствия экологическим требованиям согласно целям устойчивого развития торгового флота на Каспийском море	приказ МИИР	декабрь, 2024-2025 годы	МИИР
125.	Строительство танкеров с	акт ввода в эксплуатацию,	декабрь,	КМГ (по согласованию),

	двухтопливным двигателем	отчет в Правительство РК	2024-2030 годы	КМТФ (по согласованию)
126.	Придание статуса социально значимой паромной переправы перевозкам пассажиров по направлению "Причал Усть-Каменогорск - дачные массивы на побережье Усть-Каменогорского водохранилища"	решение МИО	декабрь, 2023-2024 годы	акимат ВКО, МИИР
127.	Разработка пятистороннего межведомственного соглашения по дифференциации тарифов на судозаход по принципу соответствия судов экологическим требованиям	отчет в Правительство РК	декабрь 2024 года	МИИР
3. Повышение эффективности перевозочной деятельности и управления инфраструктурой				
128.	Улучшение эксплуатационного состояния транспортной инфраструктуры для обеспечения возможности повышения эксплуатационных скоростей	информация в Правительство	декабрь, 2023- 2030 годы	МИИР, КТЖ (по согласованию), К А Ж (по согласованию)

129.

Полномасштабное
внедрение системы
управления
активами в качестве
основного
инструмента
планирования
расходов на ремонт
и содержание
автомобильных
дорог общего
пользования

отчет в
Правительство РК

декабрь 2025 года

				НЦКДА (по согласованию)
130.	Внедрение систем мониторинга и анализа состояния автодорог посредством аэрофотоснимков с использованием малых БПЛА, в том числе дорог местного значения, в рамках осуществления деятельности по управлению дорожными активами	АВР, отчет в Правительство РК	декабрь 2025 года	МИИР
131.	Внедрение модели долгосрочных контрактов по бездефектному ремонту и содержанию автомобильных дорог (PBRMC)	отчет в Правительство РК	декабрь, 2023-2030 годы	МИИР, КАЖ (по согласованию)
132. D	Внедрение контрактов на проектирование и строительство объектов автодорожной инфраструктуры (Design and Build)	отчет в Правительство РК	декабрь, 2023-2030 годы	МИИР, КАЖ (по согласованию)
133.	Совершенствование систем тарифообразования и субсидирование услуг по перевозке пассажиров	предложение по корректировке НПА	2023-2025 годы	МИИР, МНЭ, КТЖ (по согласованию), Н П П (по согласованию)
134.	Внедрение систем адаптивного регулирования дорожного движения в гг. Алматы, Астана, Шымкент	АВР, отчет в Правительство РК	декабрь 2025 года	акиматы гг. Алматы, Астана, Шымкент, МВД
135.	Внедрение систем адаптивного регулирования дорожного движения во всех	АВР, отчет в Правительство РК	декабрь, 2023-2030 годы	

	городах с населением свыше 300 тыс. человек			МВД, МИО
136.	Развитие скоростных систем городского и пригородного пассажирского транспорта	информация в Правительство	декабрь, 2023-2030 годы	МИИР, МИО, КАЖ (по согласованию)
137.	Совершенствование системы планирования перевозок и управления движением поездов (оптимизация технологий перевозки, внедрение автоматизированных систем управления грузопотоками и погрузочно-разгрузочными работами)	отчет в МИИР	декабрь, 2023-2025 годы	КТЖ (по согласованию)
138.	Внедрение интеллектуальных систем управления эксплуатационной работой в перевозочном процессе, включая интервальное движение поездов с технологией "виртуальной сцепки"	отчет в МИИР	декабрь, 2023-2025 годы	КТЖ (по согласованию)
139.	Внесение предложений по развитию скоростного пассажирского сообщения между отдельными (приоритетными) точками роста"	предложения в МИИР	декабрь, 2023-2024 годы	МИИР, КТЖ (по согласованию), НПП (по согласованию), отраслевые ассоциации (по согласованию)
	Поэтапная модернизация инфраструктуры МЖС для обеспечения технической		декабрь,	

140.	скорости для грузовых поездов - не менее 100 км/ч, для пассажирских поездов - не менее 160 км/час	отчет в Правительство РК	2023-2030 годы	КТЖ (по согласованию), МИИР
141.	Модернизация перегрузочного оборудования на морских терминалах	отчет в Правительство РК	декабрь, 2023-2025 годы	МИИР, МЭ, операторы терминалов (по согласованию)
142.	Организация регулярных (по расписанию) морских линий	приказ МИИР	до 2030 год	МИИР, КТЖ (по согласованию), порт Курык (по согласованию)
143.	Установка автоматизированных станций измерения (АСИ) на автомобильных дорогах республиканского значения	АВР, отчет в Правительство РК	декабрь, 2023 – 2030 годы	МИИР, КАЖ (по согласованию)
144.	Внедрение систем мониторинга и планирования пассажиропотоков, а также управления движением городского пассажирского транспорта общего пользования и администрирования парковочного пространства	информация в Правительство	декабрь, 2023 – 2025 годы	МИО, МИИР
145.	Внедрение систем мониторинга интенсивности движения и грузопотоков, состояния и планирования развития объектов автодорожной инфраструктуры, в том числе международных автотранспортных	информация в Правительство	декабрь, 2023 – 2025 годы	

	коридоров и автомобильных пунктов пропуска			МИИР, МФ, КАЖ (по согласованию)
146.	Модернизация систем управления движением поездов и технологическими процессами станционной работы, в том числе планированием и управлением маневровыми работами и погрузочно-разгрузочными операциями	информация в МИИР	декабрь, 2023 – 2030 годы	КТЖ (по согласованию)
147.	Модернизация системы управления перевозочным процессом национального оператора инфраструктуры	отчет в Правительство РК	2023-2025 годы	КТЖ (по согласованию), МИИР
148.	Реализация подходов общесистемного управления информацией (SWIM) на воздушном транспорте	информация в (Правительство	декабрь, 2023 – 2025 годы	МИИР, КАН (по согласованию), ААК (по согласованию)
149.	Внедрение и сопровождение интеллектуальной системы транспортного контроля	отчет в Правительство РК	декабрь 2024 года	МИИР, МЦРИАП
150.	Совершенствование системы электронного документооборота и учета выполнения работ и услуг в сфере транспорта и логистики, а также разработка и утверждение комплекса стимулирующих мер для ее активного использования бизнесом	отчет в Правительство РК	декабрь 2024 года	МИИР, МЦРИАП

4. Развитие конкурентного рынка транспортно-логистических и сопутствующих услуг				
151.	Совершенствование законодательства в части регулирования допуска к осуществлению международных перевозок для автомобильных перевозчиков, в том числе перевозчиков с иностранным участием, включая усиление административной ответственности иностранных перевозчиков за осуществление грузовых перевозок с нарушением законодательства РК в сфере разрешительной системы	приказ МИИР	декабрь, 2023-2024 годы	МИИР
152.	Рассмотрение вопросов передачи некоторых функций в сфере транспорта в конкурентную среду	протокол МВК	декабрь, 2023-2024 годы	МИИР, МНЭ, АЗРК, МФ, МВД, КТЖ (по согласованию), НПП (по согласованию)
153.	Завершение функционального и организационного разделения Национального оператора инфраструктуры с функциями диспетчерского регулирования с рассмотрением возможности выделения его в независимое юридическое лицо	отчет в Правительство РК	декабрь 2023 год	МИИР, Самрук-Казына (по согласованию), КТЖ (по согласованию)

154.	Обеспечение финансовой устойчивости Национального оператора инфраструктуры путем создания устойчивого источника доходов за счет выделения инфраструктурной составляющей из транзитного тарифа	отчет в Правительство РК	декабрь 2023 года	МИИР, МНЭ, КТЖ (по согласованию)
155.	Реализация пакета институциональных и регуляторных реформ для обеспечения технологической и финансовой устойчивости Национального оператора железнодорожной инфраструктуры	отчет в Правительство	декабрь 2023 года	МИИР, МНЭ, КТЖ (по согласованию)
156.	Создание Совета рынка железнодорожных перевозок	приказ МИИР	декабрь 2023 года	МИИР
157.	Создание условий для стимулирования притока частного капитала для обновления подвижного состава	отчет в Правительство	декабрь, 2023-2030 годы	МИИР, НПП (по согласованию)
158.	Обновление парка пассажирских вагонов путемкупа 844 вагонов до 2030 года	приобретение парка пассажирских вагонов информация в Правительство	декабрь, 2023-2030 годы	МИИР, КТЖ (по согласованию)
159.	Уточнение и детализация квалификационных требований, предъявляемых к перевозчикам грузов железнодорожным транспортом	внесение изменений и дополнений в НПА	декабрь, 2023-2025 годы	МИИР, КТЖ (по согласованию), НПП (по согласованию)
	Приобретение 16 тыс. вагонов (1500 полувагонов/500			

160.	зерновозов ежегодно) у отечественных производителей, в том числе посредством финансового лизинга до 2030 года	информация в Правительство	декабрь, 2023-2030 годы	МИИР, КТЖ (по согласованию)
161.	Обновление локомотивного парка в количестве не менее 450 единиц до 2030 года	информация в Правительство	декабрь, 2023-2030 годы	МИИР, КТЖ (по согласованию)
162.	Внесение предложений по развитию конкуренции на транспортно-логистическом рынке услуг, за исключением сфер естественной монополии	предложение в Правительство	декабрь 2023 года	МИИР, АЗРК КТЖ (по согласованию), Н П П (по согласованию)
163.	Использование инструментов государственной поддержки для возможности приобретения и обновления железнодорожного подвижного состава через АО "Фонд развития промышленности" в первую очередь небольшими частными перевозчиками, включая субъекты МСБ	предложение в Правительство	декабрь, 2023-2024 годы	МНЭ, МФ, МИИР
164.	Увеличение парка воздушных судов отечественных авиакомпаний на 80 единиц к 2030 году	отчет в Правительство	июль, 2023-2030 годы	авиакомпания (по согласованию)
	Обеспечение аэропортов, находящихся в государственной собственности,			

165.	оборудованием для обслуживания лиц с ограниченными возможностями	акт ввода в эксплуатацию	2 полугодие 2024 года	МИО, МФ, МИИР
166.	Строительство универсальных паромов с оказанием мер государственной поддержки	акт ввода в эксплуатацию	декабрь, 2024-2030 годы	Самрук-Казына (по согласованию), КМГ (по согласованию), КМТФ (по согласованию)
167.	Строительство танкеров по контрактам "ship or pay" или "offtake"	акт ввода в эксплуатацию, отчет в Правительство РК	декабрь, 2023-2030 годы	КМГ (по согласованию), КМТФ (по согласованию)
168.	Расширение сферы действия морского реестра судов путем регистрации судов, осуществляющих каботажные перевозки, при условии строительства на казахстанском судостроительном заводе	внесение изменений в НПА	до 2028 года	МИИР, МФ
169.	Разработка механизма предоставления субсидий судоходной компании при утилизации списанных судов и размещении заказа на казахстанском судостроительном заводе	внесение изменений в НПА	до 2026 года	МИИР, МФ, МНЭ
170.	Строительство грузового флота и береговой инфраструктуры внутреннего водного транспорта	акт ввода в эксплуатацию, отчет в Правительство	декабрь, 2023-2030 годы	МИИР, МФ, МНЭ
171.	Внедрение практики мониторинга и оценки уровня удовлетворенности пользователей на всех видах транспорта при	АВР, отчет в Правительство РК	декабрь,	МИИР, МЦРИАП

	реализации информационных систем в сфере транспорта		2023-2025 годы	
5. Развитие смежных и обеспечивающих отраслей				
172.	Проработка возможности включения в перечень приоритетных тем Высшей научно-технической комиссии (ВНТК) при Правительстве РК темы "Развитие транзита, транспортной инфраструктуры и логистики"	предложения в Правительство РК	декабрь 2024 года	МИИР, МНиВО, МНЭ, НПП (по согласованию)
173.	Создание системообразующего научно-исследовательского института транспорта и логистики	предложения в Правительство РК	декабрь, 2023-2025 годы	МИИР, МНиВО
174.	Базовое, грантовое и программно-целевое финансирование научной и научно-технической деятельности, а также коммерциализации результатов научных исследований по перспективным направлениям инновационного развития транспортно-логистического комплекса на ежегодной основе	протокол ВНТК, проект бюджетов	декабрь, 2023-2030 годы	МИИР, МНиВО, МФ, МНЭ
	Совершенствование квалификационных требований к профессиям в сфере автомобильных	внесение изменений в		

175.	дорог, транспорта и логистики с учетом технологического развития и изменения бизнес-процессов	профессиональные стандарты ППРК	декабрь, 2023-2025 годы	МИИР, МНиВО
176.	Получение АО "Академия гражданской авиации" сертификата EASA	сертификат	декабрь 2025 года	АО "Академия гражданской авиации" (по согласованию)
177.	Реализация комплекса мер по недопущению сезонных скачков цен на основные дорожно-строительные материалы, включая строительство НПЗ, развитие битумохранилищ, исключение непродуктивных посредников из цепочки поставок ресурсов, ценовое регулирование	информация в Правительство РК	декабрь, 2023-2027 годы	МИИР, МЭ, КАЖ (по согласованию), НПП (по согласованию)
178.	Разработка и реализация отраслевых дорожных карт по всем видам транспорта (автомобильный, железнодорожный, воздушный, водный)	предложения в Правительство РК	декабрь, 2023-2030 годы	МИИР, отраслевые НИИ
179.	Создание информационно-аналитического центра на базе Ситуационного центра МИИР РК для сбора, обобщения и анализа информации о текущем состоянии и перспективах развития рынка транспортно-логистических услуг	предложения в Правительство РК	декабрь 2024 год	МИИР, МЦРИАП, отраслевые НИИ

Использованные сокращения и аббревиатуры:

КАД	Комитет автомобильных дорог Министерства индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан
АТС	автотранспортное средство
АПП	автомобильный пункт пропуска
АМТП	акционерное общество "Национальная компания " Актауский морской торговый порт"
АМСТ	товарищество с ограниченной ответственностью " Актауский морской северный терминал"
МСХ	Министерство сельского хозяйства Республики Казахстан
ВС	воздушное судно
АЗРК	Агентство по защите и развитию конкуренции Республики Казахстан
ГИС	геоинформационная система
МНиВО	Министерство науки и высшего образования Республики Казахстан
НИИ	научно-исследовательский институт
СЦБ	сигнализация, централизация и блокировка
МЗ	Министерство здравоохранения Республики Казахстан
МИО	местные исполнительные органы
НЦКДА	республиканское государственное предприятие " Национальный центр качества дорожных активов"
ВНТК	Высшая научно-техническая комиссия
ГСМ	горюче-смазочные материалы
ДТП	дорожно-транспортное происшествие
БДД	безопасность дорожного движения
ДФЭ	двадцатифутовый эквивалент
ВВП	валовый внутренний продукт
МИИР	Министерство индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан
ИТС	интеллектуальная транспортная система
СУДС	система управления движением судов
ТЛК	транспортно-логистический комплекс
КСКМ	казахстанский сектор Каспийского моря
ААК	акционерное общество "Авиационная администрация Казахстана"
КАЖ	акционерное общество "Национальная компания " КазАвтоЖол"
Казпочта	акционерное общество "Казпочта"
Казтрансгаз	акционерное общество "КазТрансГаз"

КАН	республиканское государственное предприятие "Казаэронавигация"
МФ	Министерство финансов Республики Казахстан
БРК	акционерное общество "Банк Развития Казахстана"
КМГ	акционерное общество "Национальная компания "Казмунайгаз"
АРРФР	Агентство Республики Казахстан по регулированию и развитию финансового рынка
МО	Министерство обороны Республики Казахстан
КТЖ	акционерное общество "Национальная компания "Қазақстан темір жолы"
КМТФ	товарищество с ограниченной ответственностью "Национальная морская судоходная компания "Казмортрансфлот"
Порт Курык	товарищество с ограниченной ответственностью "Порт Курык"
КНР	Китайская Народная Республика
ГЧП	государственно-частное партнерство
МЖС	магистральная железнодорожная сеть
НПЗ	нефтеперерабатывающий завод
ИФО	индекс физического объема
АВР	акт выполненных работ
АП	Администрация Президента Республики Казахстан
КПМ	Канцелярия Премьер-Министра Республики Казахстан
БПЛА	беспилотный летательный аппарат (дрон)
Самрук-Казына	акционерное общество "Фонд национального благосостояния "Самрук-Казына"
АСПиР	Агентство по стратегическому планированию и реформам Республики Казахстан
МТИ	Министерство торговли и интеграции Республики Казахстан
СОЛАС	Международная конвенция по охране человеческой жизни на море
МИД	Министерство иностранных дел Республики Казахстан
МЧС	Министерство по чрезвычайным ситуациям Республики Казахстан
ЧС	чрезвычайная ситуация
КРЕМ	Комитет по регулированию естественных монополий
ВОЛС	волоконно-оптическая линия связи
МАП	морская администрация порта
ТМТМ	Транскаспийский международный транспортный маршрут

НТЛК	Национальная транспортно-логистическая компания
НПП	Национальная палата предпринимателей Республики Казахстан "Атамекен"
ВПП	взлетно-посадочная полоса
ПС КНБ	Пограничная служба Комитета национальной безопасности Республики Казахстан
КНБ	Комитет национальной безопасности Республики Казахстан
МНЭ	Министерство национальной экономики Республики Казахстан
ТНП	товары народного потребления
ММО	Международная морская организация
МЦРИАП	Министерство цифрового развития, инноваций и аэрокосмической промышленности Республики Казахстан
ВКО	Восточно-Казахстанская область
МСБ	малый и средний бизнес
МВД	Министерство внутренних дел Республики Казахстан
МЭГПР	Министерство экологии, геологии и природных ресурсов Республики Казахстан
МЭ	Министерство энергетики Республики Казахстан
EASA	Агентство авиационной безопасности Европейского союза
IATA	Международная ассоциация воздушного транспорта
ИКАО	Международная организация гражданской авиации (ICAO)
FIDIC	Международная федерация инженеров-консультантов
LPI	индекс эффективности логистики Всемирного банка
Kazakh Invest	акционерное общество "Национальная компания "Kazakh Invest"
Semurg Invest	товарищество с ограниченной ответственностью "SEMURG INVEST"
Qaztrade	акционерное общество "Центр развития торговой политики "QazTrade"