

Транспортная Стратегия Республики Казахстан

Правительством Казахстана разработана и утверждена Стратегия развития транспортной отрасли государства до 2015 года, предусматривающая инвестирование 26 млрд.долл. в создание инфраструктуры в течение ближайших 10 лет.

Цель Транспортной стратегии - опережающее развитие транспортно-коммуникационного комплекса в соответствии с перспективной экономической стратегией государства.

Срок реализации - 2006-2015 годы в два этапа: 1 этап – 2006-2011 годы, 2 этап – 2011-2015 годы.

В результате реализации Транспортной стратегии будет осуществлен переход транспортной системы на качественно новый уровень функционирования, сформирована оптимальная транспортная сеть. Переход к финансированию инфраструктуры на принцип полной самоокупаемости позволит сформировать ресурсы для ее дальнейшего устойчивого развития и поддержания на высоком техническом и технологическом уровне.

Казахстанский транспортный комплекс будет органично интегрирован в мировую транспортную систему. Транспортная инфраструктура будет соответствовать мировым стандартам. Нормативная база и система контроля в сфере экологии будет приведена к международным стандартам.

Всё это позволит существенно увеличить долю транзитных перевозок, основу которых будут составлять контейнерные перевозки. Транзит обеспечит существенные финансовые поступления в бюджет государства и транспортных компаний.

Стратегия охватывает железнодорожный, автомобильный, городской пассажирский, воздушный и водный виды транспорта, развитие и эффективное функционирование которых в значительной степени зависит от политики государства.

Стратегия направлена на обеспечение растущих торговых связей между Востоком и Западом в удобных, надежных и доступных транзитных маршрутах. В рамках Стратегии будет применена модифицированная модель меридианального и широтного расположения основных транспортных магистралей и связующих маршрутов.

Стратегия предусматривает модернизацию существующих и создание новых - «спрямляющих» транспортных путей и инфраструктурных объектов вкупе с обновлением всех видов транспортных средств.

Развитие трубопроводного транспорта с учетом специфики нефтегазовой отрасли осуществляется в рамках действующих Государственной программы освоения казахстанского сектора Каспийского моря и Концепции развития газовой отрасли Республики Казахстан до 2015.

Экономические и географические особенности Казахстана (обширная территория, отсутствие выхода к морю, неравномерное размещение населенных пунктов и природных ресурсов) делают его экономику одной из наиболее грузоемких в мире, обуславливая высокую зависимость от транспортной системы.

Находясь на стыке Европы и Азии, Казахстан обладает значительным транзитным потенциалом, предоставляя азиатским государствам географически безальтернативную наземную транспортную связь с Россией и Европой.

Относительно равнинный ландшафт и наличие больших запасов природного каменного материала позволяют беспрепятственно развивать коммуникации железнодорожного и автомобильного транспорта.

Основная доля сети наземных путей сообщений приходится на автомобильные и железные дороги (порядка 88,4 и 14,0 тыс.км соответственно). Протяженность эксплуатируемых водных путей составляет 3,9 тыс.км, воздушных трасс - 61 тыс.км. Плотность сети на 1000 кв. км территории составляет около 5,1 км железных дорог, 32,4 км автомобильных дорог с твердым покрытием, 1,5 км внутренних водных путей.

На современном этапе своего развития транспортный комплекс республики характеризуется неудовлетворительным состоянием основных средств, устаревшими и недостаточно развитыми инфраструктурой и технологиями.

Доля транспортных затрат в конечной стоимости продукции относительно высока и находится на уровне свыше 8% и 11% для внутренних железнодорожных и автомобильных перевозок соответственно, в странах с развитой рыночной экономикой данный показатель составляет 4-4,5%. В результате, экономика Казахстана вынуждена нести транспортную нагрузку в два раза большую чем в развитых странах. По показателю грузоемкости экономика Казахстана примерно в пять раз менее эффективна, так на каждую единицу ВВП в долларовом исчислении приходится не менее 9 т-км транспортной работы, в странах ЕС грузоемкость - менее 1 т-км/долл. ВВП.

По территории Казахстана проходят и формируются на основе существующей в республике транспортной инфраструктуры 4 международных транспортных коридора. В частности:

- **Северный коридор Трансазиатской железнодорожной магистрали (ТАЖМ):** Западная Европа - Китай, Корейский полуостров и Япония через Россию и Казахстан (на участке Достык - Актогай - Саяк - Моинты - Астана – Петропавловск (Пресногорьковская).
- **Южный коридор ТАЖМ:** Юго-Восточная Европа - Китай и Юго-Восточная Азия через Турцию, Иран, страны Центральной Азии и Казахстан (на участке Достык - Актогай - Алматы - Шу - Арысь - Сарыагаш).
- **ТРАСЕКА:** Восточная Европа - Центральная Азия через Черное море, Кавказ и Каспийское море (на участке Достык – Алматы - Актау).
- **Север-Юг:** Северная Европа - страны Персидского залива через Россию и Иран, с участием Казахстана на участках морской порт Актау – уральские регионы России и Актау - Атырау.

Кроме направлений, участвующих в формировании основных трансконтинентальных маршрутов, необходимо отметить **Центральный коридор ТАЖМ**, имеющий важное значение для региональных транзитных перевозок по направлению Сарыагаш - Арысь - Кандагач - Озинки.

Коридоры позволяют значительно сократить расстояние в сообщении Восток-Запад и сроки доставки грузов.

Мощный рост экономики Китая, в частности его западных регионов, уже сегодня вызывает необходимость в доставке на мировые рынки различного спектра товаров.

Вместе с тем, по оценкам специалистов, уровень развития транзита в Казахстане не соответствует потенциалу отрасли и республики в целом

Источники финансирования

Поскольку практически все транспортные услуги будут оказываться частными предприятиями, эти предприятия будут самостоятельно покрывать свои эксплуатационные и капитальные расходы.

В отношении пассажирских железнодорожных перевозок будут действовать особые механизмы субсидирования, разрабатываемые в рамках реализации Программы реструктуризации железнодорожного транспорта на 2004-2006 годы.

Опорная (магистральная) сеть автомобильных и железных дорог, а также и внутренняя судоходная инфраструктура останется в государственной собственности. Терминалы будут постепенно передаваться в собственность частному сектору.

Система воздушной навигации будет в максимальной степени самокупаемой за счет навигационных сборов аэропортов и маршрутных навигационных сборов. Авиационные терминалы будут находиться в сфере ответственности аэропортов и финансироваться за счет терминальных сборов. Главные аэропорты войдут в частный сектор, который будет отвечать за техническое обслуживание и обновление инфраструктуры, финансируемой за счет сборов за взлет-посадку в аэропортах.

Строительство и техническое обслуживание терминалов морских портов в основном будут входить в сферу ответственности частного сектора. Морская инфраструктура общего пользования будет находиться в сфере ответственности государства.

В инфраструктуре автодорожного сектора сборы за пользование будут более непосредственно привязаны к пользованию дорогами.

Будет поощряться участие частного сектора в различных сферах транспортного сектора, включая долгосрочные концессионные соглашения, при которых инфраструктура, в конечном счете, будет возвращаться государству.

Наряду с государственным финансированием объектов транспортной инфраструктуры предусматривается привлечение институтов развития (Банк развития Казахстана, Инновационный фонд), других отечественных и международных финансовых организаций (ЕБРР, АБР, Всемирный банк, ИБР и другие). Создание благоприятного климата для развития частного бизнеса будет осуществляться путем предоставления льгот и преференций, стимулирующих обновление основных средств. Таким образом, финансирование реализации программ будет проводиться бюджетами всех уровней, через привлечение инвестиций, а также на коммерческой основе: в структуре государственно-частного партнерства, концессий, через создание совместных предприятий на основе частной инициативы.

Ориентировочная инвестиционная потребность транспортного комплекса на период реализации Стратегии составит порядка 3,4 трлн. тенге в ценах 2005 года.