



ҚАЗАҚСТАН

НИИ ТК

Автомобильный транспорт Казахстана 2003 - 2004

Ежегодный доклад
(«Синяя книга» IRU)

Единство действий во
имя лучшего будущего

IRU

с 1948 г.

**International Road Transport Union
(IRU), Secretariat General**

3, rue de Varembe
B. P. 44
CH-1211 Geneva 20
Switzerland

Tel: +41-22-918 27 00
Fax: +41-22-918 27 41
E-mail: iru@iru.org
Website: www.iru.org

**Permanent Delegation of the IRU
to the European Union**

32-34, avenue de Tervuren
bte 37
B-1040 Brussels
Belgium

Tel: +32-2-743 25 80
Fax: +32-2-743 25 99
E-mail: brussels@iru.org
Website: www.iru.org

**Постоянное представительство
IRU в России и странах СНГ**

Российская Федерация
123610, Москва
Краснопресненская набережная, 12
Подъезд 6, офис 417

Тел.: +7-095-258 17 59
Факс: +7-095-258 17 60
Эл. почта: moscow@iru.org
Веб-сайт: www.iru-cis.ru

IRU

IRU Международный Союз
Автомобильного
Транспорта



АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ КАЗАХСТАНА 2003 - 2004

ЕЖЕГОДНЫЙ ДОКЛАД («СИНЯЯ КНИГА» IRU)

МОСКВА, 2004



Мне доставляет особое удовольствие приветствовать выход «Синей книги» IRU по проблемам автомобильного транспорта Казахстана. Эта книга – часть проекта Всемирной организации автомобильного транспорта, целью которого является анализ состояния автотранспортной отрасли в странах СНГ в самом широком понимании. Начало проекту было положено в 2002 г. выходом в свет аналитического доклада «Автомобильный транспорт России 2002–2003».

Казахстан является одной из крупнейших стран СНГ, по которой проходят международные транспортные коридоры. Это обстоятельство делает Казахстан чрезвычайно важным при осуществлении автотранспортных перевозок, поэтому «Синяя книга» IRU посвящена автотранспортной отрасли именно этой страны.

В книге рассматривается широкий круг проблем автотранспортной отрасли, и я надеюсь, что она окажется полезной и высокопоставленным чиновникам и автоперевозчикам.

Содержание книги демонстрирует решимость Всемирной организации автомобильного транспорта не только анализировать состояние автотранспортной отрасли стран СНГ, но и вносить свой вклад в ее развитие.

Хотелось бы также выразить благодарность КазАТО (Союзу международных автоперевозчиков Казахстана) и Научно-исследовательскому институту транспорта Казахской Республики за их вклад в эту книгу.

Как показывает международный опыт, самым эффективным способом достижения общих экономических, социальных и природоохранных целей является взаимодействие государственных и частных структур, что и отражено в лозунге IRU: «Единство действий во имя лучшего будущего».

Мартин Марми

Генеральный секретарь IRU



Доклад Международного Союза Автомобильного Транспорта (IRU) «Автомобильный транспорт Казахстана 2003–2004», составляющий содержание данной книги, охватывает основные аспекты деятельности, а также актуальные проблемы развития автомобильного транспорта республики. Приятно отметить, что вопросы развития автомобильного транспорта в Казахстане стали предметом повышенного внимания международной автомобильной общности. Тем более, что в данной области, как и в целом в экономике Казахстана последних лет, накоплен позитивный опыт и наблюдается нарастание положительных тенденций.

В аналитическом обзоре представлена характеристика автотранспортной отрасли Казахстана на нынешнем этапе ее развития. Должное внимание уделяется международным автомобильным перевозкам, которые для республики в связи с ее большой территориальной площадью, относительно низкой плотностью сети железных дорог, выгодным транзитным положением при удаленности от морских путей сообщения, имеют особо важное значение. При этом вопросы развития международных транспортных коридоров рассматриваются в контексте с тенденциями формирования грузопотоков и структурными схемами маршрутного обеспечения этих коридоров.

С учетом географического положения Казахстана соответствующий интерес представляют вопросы транзитной политики в регионе, а также развития сотрудничества в транспортной сфере Центральноазиатских государств СНГ, не имеющих выхода к морю.

Выход в свет доклада IRU «Автомобильный транспорт Казахстана 2003–2004» станет важным событием для автомобилистов нашей республики и Центральноазиатского региона в целом.

Е.Ж. Кошанов
Вице-Министр
транспорта и коммуникаций
Республики Казахстан



Автомобильный транспорт в силу его высокой мобильности, сравнительно малой начальной затратности при освоении новых направлений и видов перевозок в самых различных условиях, возможности доставки товаров без перегрузки от «двери до двери» и «точно в срок», утвердился в качестве одного из важнейших составных сегментов транспортного комплекса страны. Автотранспорт является также неременным участником мультимодальных, интермодальных и других прогрессивных форм организации транспортного процесса, расширения международного товарообмена.

Автомобиль на рынке транспортных услуг становится все более серьезным конкурентом другим видам транспорта, что четко прослеживается при анализе долгосрочной динамики доли перевозок, выполняемых автотранспортом в экономически развитых странах. Особо быстрое нарастание роли автотранспорта наблюдается в сфере международных грузоперевозок, что наглядно подтверждается, в частности, темпами роста перевозочной деятельности по КазАТО.

Соответственно возрастает также интенсивность грузопотоков по казахстанским участкам международных автотранспортных коридоров.

В данной книге представлен развернутый аналитический обзор состояния и основных направлений дальнейшего развития автомобильного транспорта Казахстана, что представит несомненный интерес не только для транспортников, но и для широкого круга товаропроизводителей, коммерсантов, экспедиторов, других активных участников на рынке транспортных услуг.

Хочу выразить уверенность в том, что данная работа окажет свое позитивное влияние на дальнейшее качественное улучшение функционирования автотранспортной отрасли Казахстана.

Ш.К. Маханов

Начальник
Управления автотранспорта
Министерства транспорта
и коммуникаций Республики Казахстан



Конец XX века в мире характеризуется информационным взрывом: с появлением компьютеров и глобальной сети Интернет значительно ускорился обмен информацией. Но для принятия решения в бизнесе или в политике зачастую недостаточно только владеть информацией, требуется ее глубокий и точный анализ. Считая информационную работу одним из главных направлений своей деятельности, Представительство IRU в СНГ в 2002 г. приступило к реализации проекта, целью которого является анализ состояния автотранспортной отрасли в странах СНГ. Не менее важной составляющей этого проекта является то, что по нашему мнению, подобные публикации должны стимулировать широкую дискуссию в обществе по поводу «автомобилизации» в странах СНГ и ее последствиях. Однако мы стараемся не только привлечь внимание к проблемам, но и, опираясь на международный опыт, предложить пути их решения.

В 2002 г. появилась первая «Синяя книга» IRU, в которой анализировались проблемы автотранспортной отрасли Российской Федерации. Книга получила высокую оценку профессионалов. В 2003 г. в свет вышла следующая «Синяя книга» IRU, также посвященная проблемам автотранспортной отрасли России. Вы держите в руках книгу по автотранспорту Республики Казахстан, и есть уверенность, что за ней последуют публикации, посвященные автотранспортным проблемам других стран СНГ.

Представляемая вниманию читателей книга «Автомобильный транспорт Казахстана 2003–2004», с нашей точки зрения, является образцом скрупулезного анализа автотранспортной отрасли Республики Казахстан. По-другому быть и не могло – ведь в работе над книгой принимали участие представители Научно-исследовательского института транспорта и коммуникаций и Союза международных автоперевозчиков Республики Казахстан, которым мы чрезвычайно признательны за их вклад в этот аналитический доклад.

Мы надеемся, что наша новая публикация послужит вкладом в развитие автотранспортной отрасли стран СНГ.

И.Б. Рунов

Глава представительства IRU
в России и СНГ



Выход в свет данной книги под эгидой Всемирной организации автомобильного транспорта (IRU) является правомерным отражением большой роли этой организации, которую она сыграла в становлении и успешном развитии международных автомобильных перевозок в Казахстане.

Союз международных автомобильных перевозчиков Республики Казахстан (КазАТО) начал свою деятельность в 1994 г. и уже в следующем году был принят в члены IRU. Благодаря этому стал возможным допуск казахстанских операторов к системе МДП, что явилось основой для коренного повышения уровня организации перевозочной деятельности, соответствующего международным требованиям. Этому же способствуют также ежегодно проводимые по линии IRU различные тематические семинары, конференции и другие подобные мероприятия, включая выпуск Постоянным представительством IRU в СНГ ежегодных докладов в форме «Синей Книги» IRU. В их числе – данный аналитический обзор «Автомобильный транспорт Казахстана на 2003–2004».

Особое место в деятельности IRU занимают проблемы обеспечения устойчивого развития автомобильного транспорта, повышения его дорожной и экологической безопасности, эффективности и качества перевозок, снятия административных барьеров, упрощения процедуры пересечения границ и транзитных территорий. Активным участником в проведении транспортной политики IRU является КазАТО. Поэтому мы всемерно приветствуем выход в свет настоящего аналитического обзора и надеемся увидеть еще не один выпуск «Синей Книги», посвященной автомобильному транспорту Казахстана.

М.А. Сактаганов
Президент КазАТО



Научно-исследовательский институт транспорта и коммуникаций (НИИ ТК) всячески приветствует ставший уже традиционным выпуск Постоянным представительством IRU в СНГ очередной «Синей Книги», посвященной в данном случае проблемам автомобильного транспорта Казахстана. Это тем более приятно отметить, что содержание аналитического обзора вписывается в рамки сферы научных интересов нашего института.

Полагаем, что обширный фактический материал данной книги, а также выполненный в ней обстоятельный анализ нынешнего состояния и объективных тенденций возрастания роли автомобильного транспорта в условиях Казахстана с рассмотрением ожидаемых направлений его перспективного развития, представляют несомненный интерес для руководства и специалистов сопричастных государственных органов, менеджеров на рынке автоуслуг, международных автоперевозчиков, профессорско-преподавательского состава и студентов транспортных учебных заведений, и широкого круга других категорий предпринимателей.

Более того, учитывая, что настоящее издание «Синей Книги» IRU впервые посвящено автотранспортной отрасли одной из стран СНГ в Центральной Азии – Казахстана, эта книга, без сомнений, окажется также интересной и полезной для автотранспортников других государств региона.

Надежная востребованность книги не вызывает сомнений, что подтверждается, в частности, моментальным расходом тиражей предыдущих подобных сборников «Синей Книги» IRU по материалам автотранспорта Российской Федерации.

М.М. Бекмагамбетов

Директор, канд. техн. наук,
Академик МАТ

Содержание

Введение	11
Глава I Характеристика автотранспортной отрасли Казахстана	
1.1 Социально-экономическая ситуация в современном Казахстане	13
1.2 Структурная динамика автопарка	17
1.3 Развитие рынка автотранспортных услуг	25
1.4 Автодорожная сеть республики	32
1.5 Некоторые вопросы развития конкурентной среды на рынке транспортных услуг ...	41
1.6 Нормативное правовое обеспечение автотранспортной деятельности	46
1.7 Транспортная политика и практика государственного регулирования предпринимательской деятельности на рынке автотранспортных услуг	55
1.8 Актуальные аспекты повышения безопасности дорожного движения и снижения негативного воздействия автотранспорта на окружающую среду	66
Глава II Международные автомобильные перевозки	
2.1 Исходные условия формирования международных грузопотоков в регионе	80
2.2 Международные транспортные коридоры Казахстана	84
2.3 Маршрутное обеспечение Международных транспортных коридоров на территории Казахстана	89
2.4 Анализ международных транспортных грузопотоков	94
2.5 Опыт и проблемы организации международных грузовых перевозок	103
2.6 К вопросу транспортной активизации маршрутов региона Великого Шелкового Пути и коридора ТРАСЕКА	108
2.7 Проблемы транзитной политики в регионе	114
2.8 Алматинская Программа действий «Партнерство в интересах удовлетворения особых потребностей развивающихся стран, не имеющих выхода к морю»	116
2.9 Вопросы совершенствования инфраструктурного обеспечения и дорожного сервиса для развития междугородных и международных перевозок	125
Глава III Концептуальные направления дальнейшего развития автотранспортной отрасли Казахстана	
3.1 Стратегия развития транзитно-транспортного потенциала Казахстана	133
3.2 Процессы интеграции национального транспортного комплекса в мировую транспортную систему с оценкой возможных позитивных и негативных последствий	137
3.3 Проблемы физических и нефизических барьеров на международных маршрутах ...	141
Заключение	145

Список условных сокращений

АБР	– Азиатский банк развития
АСМАП	– Ассоциация международных автомобильных перевозчиков
АЗС	– автозаправочная станция
АТС	– автотранспортное средство
АТК РК	– Агентство таможенного контроля Республики Казахстан
ВВП	– валовый внутренний продукт
ВБ	– Всемирный Банк
ВТО	– Всемирная торговая организация
ГПТ	– городской пассажирский транспорт
ДТП	– дорожно-транспортное происшествие
ЕБРР	– Европейский банк реконструкции и развития
ЕврАзЭС	– Евроазиатское Экономическое Сотрудничество
ЕКМТ	– Европейская комиссия министров транспорта
ЕЭК ООН	– Европейская экономическая комиссия ООН
ЗАО НИИ ТК	– Закрытое акционерное общество «Научно-исследовательский институт транспорта и коммуникаций»
КАД	– Комитет автомобильных дорог МТК РК
КТС	– Координационное транспортное совещание СНГ
КазАТО	– Союз международных автомобильных перевозчиков РК
МСАТ	– Международный Союз автомобильного транспорта
МТК РК	– Министерство транспорта и коммуникаций Республики Казахстан
МДП	– книжка международной дорожной перевозки
ОЭС	– Организация Экономического сотрудничества, объединяющая Азербайджан, Афганистан, Иран, Казахстан, Кыргызстан, Пакистан, Таджикистан, Туркменистан, Турцию и Узбекистан
TACIS	– Программа Европейского Союза по оказанию Технического содействия Содружеству Независимых Государств
ТКК	– транспортно-коммуникационный комплекс
TRASECA	– Программа Европейского Союза по развитию транспортного коридора Европа – Кавказ – Центральная Азия
ПРООН	– Программа развития ООН
ФИАТА	– Международная Федерация экспедиторских ассоциаций
ЦАС	– Центрально-Азиатское Сотрудничество
ШОС	– Шанхайская Организация Сотрудничества
ЭСКАТО ООН	– Экономическая и социальная комиссия ООН для стран Азии и Тихоокеанского региона

Введение

В условиях происходящих в Республике Казахстан сложнейших социально-экономических преобразований во всех сферах жизнеобеспечения региона значение автомобильного транспорта в транспортном комплексе страны ежегодно возрастает, за счет повышения мобильности населения интенсивного развития рынка товаров и услуг на основе обеспечения межхозяйственных и межгосударственных связей, активного взаимодействия бизнеса и государства. Стремительный рост парка личных автомобилей решительным образом преображает жизнь населения республики. В целом доля транспорта во внутреннем валовом продукте республики составила около 10%. При этом транспортная составляющая в структуре цен на товары и услуги для внутренних автомобильных перевозок составляет в среднем до 11%.

Исключительно важная роль автомобильного транспорта Казахстана во многом определяется значительной и слабо освоенной в транспортном отношении территорией, низкой плотностью населения, большой рассредоточенностью сырьевых и индустриальных центров, значительной удаленностью от морских путей сообщения. В связи с этим в разработанной и одобренной долгосрочной стратегии развития социально-экономического комплекса республики «Казахстан–2030» особое внимание уделено развитию транспортной инфраструктуры, где в качестве ключевых задач, подлежащих решению в первую очередь, выделены:

- опережающее развитие транспорта по отношению к остальным отраслям хозяйственной деятельности;
- обеспечение конкурентоспособности на мировом рынке транспортной работы;
- удовлетворение потребностей населения в транспортных услугах в полном объеме и с требуемым качеством.

Следует отметить, что начиная с 2003 г. транспортная отрасль стала своеобразным индикатором развития экономики. Определенный оптимизм для таких выводов формируется исходя из анализа показателей развития социально-экономической

жизни страны, которые в целом характеризуются положительно, а нарастающие позитивные тенденции практически во всех значимых жизненно важных сферах общественного развития, стабилизация политической составляющей в обществе, достаточно серьезные позиции, занимаемые на международном уровне – все это позволяет экспертам считать, что реформирование общества в целом идет в полном соответствии с намечаемыми программно-ориентированными задачами.

Для Казахстана, являющегося внутриконтинентальным государством, весьма актуальным является осуществление деятельности, направленной на оздоровление транзитной политики в развитии сотрудничества с сопредельными государствами, в том числе с центральноазиатскими странами. Важная роль в данном аспекте отводится реализации основных положений принятой в августе 2003 г. в Алматы на международной конференции по сотрудничеству в области транзитных перевозок Программы «Партнерство по удовлетворению особых потребностей развивающихся стран, не имеющих выхода к морю». Учитывая первый опыт, накопленный в рамках реализации этой программы, можно отметить, что при решении автотранспортных проблем значительно активизировалась деятельность государственных органов власти, всех заинтересованных сфер бизнеса в сотрудничестве со многими международными организациями как на глобальном, общемировом пространстве, так в региональном масштабе. Существенно усилилось взаимодействие с международными финансовыми институтами, инвестирующими в крупных размерах, в частности, развитие и повышение технического уровня дорожной сети республики.

С определенной уверенностью можно сделать вывод, что реформируясь сам, транспортный комплекс страны активно влияет на развитие всех отраслей экономики. Достаточно сказать, что на автомобильном транспорте показатели роста объемов перевозок в 2003 г. возросли на 3-5%. При этом в Казахстане особое внимание

уделяется развитию и эксплуатации Международных транспортных коридоров, активная работа которых не только способствует сближению производственно-экономических интересов сопредельных государств, а также прямо и положительно влияет на политические и социальные сферы взаимодействия и сотрудничества между ними.

Широкое использование международного опыта дает возможность с учетом национальных особенностей республики, имеющегося ресурс-

ного обеспечения правильно сформулировать основные направления деятельности в развитии автотранспортного комплекса страны, определить требуемые затраты на снижение отрицательных последствий интенсивной автомобилизации Казахстана, усовершенствовать законодательство, повысить роль экономических и рыночных рычагов в развитии транспортной инфраструктуры, уточнить роль и ответственность государства за результаты экономического развития отрасли.

Глава I Характеристика автотранспортной отрасли Казахстана

1.1 Социально-экономическая ситуация в современном Казахстане

Республика Казахстан характеризуется, в частности, такими геополитическими данными:

- Казахстан провозгласил свою независимость 16 декабря 1991 г., избрав в качестве государственного строя конституционную президентскую республику;
- Казахстан географически расположен в Центральной Азии на территории 2725 тыс. квадратных километров;
- население республики на начало 2003 г. составило 14,6 млн. человек.

Преобладающую часть площади занимают равнины, в центральных районах переходящие в так называемый казахстанский мелкосопочник.

В южном и юго-восточном направлениях простираются горные системы Тянь-Шаня, Джунгарского Алатау и Алтая. В равнинной части имеются обширные полупустынные и пустынные зоны, слабо заселенные или безлюдные.

Казахстан территориально граничит с Российской Федерацией, Республикой Узбекистан, Республикой Кыргызстан, Туркменией и Китаем. Общая протяженность государственных границ составляет 12,2 тыс. км, из них 600 км – побережье внутриконтинентального Каспийского моря. Непосредственного выхода к океаническому побережью Казахстан не имеет.

В настоящее время административная структура государства представлена 14 областями и 2 городами республиканского значения: Астана и Алматы. Области объединяют 159 сельских районов, 84 города и 240 поселков. При этом в сельских районах насчитывается более 2 тыс. аульных округов.

Как известно, следствием распада СССР и последовавшего за ним «парада суверенитетов» бывших союзных республик, а также смены общественно-политических систем во вновь образовавшихся государствах стало дальнейшее обострение экономического кризиса на всем постсоветском пространстве.

Для Казахстана неизбежность кризиса была во всех отношениях объективной и была обусловлена целым рядом обстоятельств. Во-первых, основной промышленный потенциал страны был сосредоточен на извлечении полезных ископаемых, их обогащении или, в лучшем случае, производстве полуфабрикатов и поставках низкоэффективным, неконкурентоспособным на мировом рынке, промышленным гигантам постсоветских государств. Во-вторых, сугубо внутриконтинентальное расположение Казахстана, отсутствие прямых доступов на мировые рынки и какого-либо опыта работы на этих рынках, не давало шансов на быструю и, самое главное, равноправную интеграцию в мировое экономическое пространство. В-третьих, собственное производство, основанное на отсталых технологиях и выпускающее низкокачественную продукцию, оказалось нежизнеспособным в нарождающейся рыночной среде.

Кроме того, политическая перестройка самым негативным образом отразилась как на внутригосударственном регулировании и управлении, так и на межгосударственном взаимодействии. Падение дисциплины поставок и безответственность при выполнении договорных обязательств, неэффективная кредитно-денежная политика и введение национальных валют, либерализация рынков при фактическом игнорировании интересов национальных производителей, – все это привело к перебоям в работе практически всех предприятий и организаций, следствием чего стало катастрофическое снижение объемов производства во всех секторах экономики, включая транспорт.

Картину эволюции экономики независимого Казахстана наглядно иллюстрируют основные индикаторы социально-экономического развития таблица 1.1.1 и динамика основных макроэкономических показателей, представленная на рис. 1.1.1.

Первая половина 90-х гг. характеризовалась резким падением физических объемов производства всех видов продукции, услуг и инвестиций. В 1994–1995 гг. темпы падения снизились и

наступил так называемый период макроэкономической стабилизации. Однако вплоть до начала нового тысячелетия состояние национальной экономики в целом можно было характеризовать как стагнационное. И для этого существовали как внешние, так и внутренние причины. К первым можно отнести азиатский экономический кризис и дефолт в Российской Федерации в 1998 г.

Следует отметить, что Казахстан, равно как и другие постсоветские республики, приступил к осуществлению экономических реформ в сложнейшей обстановке с реальной угрозой экономического краха и социальных потрясений. С изменением геополитической ситуации возникли проблемы структурной перестройки производства, реструктуризации товарообмена, защиты местного рынка от интервенции импортных товаров, миграции населения и т.д., которые легли дополнительным бременем на экономику и социальную сферу.

Численность населения сократилась с 16,4 млн. человек (максимальный уровень, достигнутый в 1991–1992 гг.) до 14,6 млн. человек к 2003 г. Эта негативная тенденция, обусловленная снижением уровня жизни и усилением миграционных настроений в обществе, не была преодолена, к сожалению, и в начале нового тысячелетия.

Мировой опыт, в том числе практика восточноевропейских стран из бывшего социалистического лагеря, свидетельствует о том, что переход от административно-командной экономики к рыночной зачастую связан с политическим и экономическим кризисом в обществе. Главным условием его преодоления является ускоренное проведение реформ, опирающихся на коренную модернизацию национального законодательства. Причем, результат проводимых преобразований тем успешней, чем более гармонизированным с региональными и международными нормами оказывается создаваемое в стране правовое поле.

Решающую роль в позитивном развитии республики играет относительно либеральная экономическая система. Здесь осуществлен последовательный переход к свободным рыночным отношениям. За короткий период времени подавляющая часть государственной собственности была приватизирована. Сейчас более 86% продукции и практически 100% услуг производится и предоставляется частным сектором. Эти обстоятельства позволили привлечь инициативу значительной части населения для преодоления экономического спада и создали достаточно благоприятный инвестиционный имидж страны.

Однако дальнейший прогресс Казахстана как

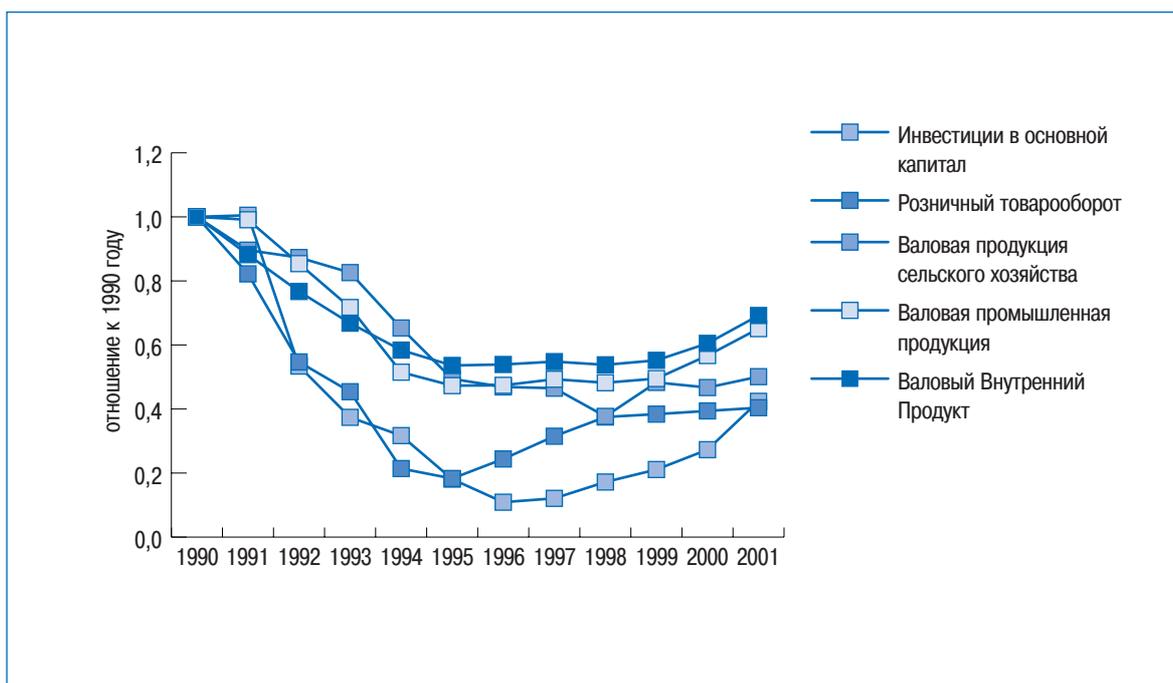


Рис. 1.1.1 Динамика индексов физического объема производства, услуг и инвестиций

Основные индикаторы социально-экономического развития Казахстана за 1995–2002 гг.

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Валовой внутренний продукт, в текущих ценах:								
Млрд. тенге	1014,2	1415,7	1672,1	1733,3	2016,7	2599,6	3285,4	3747,2
Млрд. долларов США	16,65	21,04	22,17	22,14	15,65	18,4	22,03	25,14
Промышленность, млрд. тенге	238,7	299,9	357,4	422,5	569,1	864,7	1051,9	1099,0
Сельское хозяйство, млрд. тенге	125,1	172,0	190,7	148,5	199,9	210,5	282,2	297,5
Торговля, млрд. тенге	174,6	244,4	261,6	262,7	273,7	323,3	387,4	449,9
Индексы физического объема ВВП, % к предыдущему году								
ВВП	91,8	100,5	101,7	98,1	102,7	109,8	113,2	109,5
Промышленность	91,8	100,3	104,1	97,6	102,2	115,5	113,5	109,8
Транспорт	86,8	101,8	104,0	98,2	98,8	118,0	109,5	109,9
Торговля	106,1	110,7	103,0	96,8	102,1	105,0	113,0	108,5
Социально-экономические показатели уровня жизни населения								
ВВП на душу населения, тысяч тенге в месяц	64,1	90,9	109,0	115,0	134,8	174,8	219,1	252,4
В долларах США	1033	1316	1415	1369	975	1230	1505	1693
Номинальная зарплата, тенге в месяц	4786	6841	8541	9683	11864	14374	17364	20305
Среднедушевые доходы, тенге в месяц	1721	2371	2849	3020	4308	5165	7316	8338

сугубо внутриконтинентального государства с исторически сложившейся сырьевой экономикой зависит от его открытости внешнему миру. Одна из предпосылок такой открытости – обеспечение многосторонних, устойчивых и эффективных связей со странами ближнего и дальнего зарубежья, которое невозможно без формирования надежной системы правового обеспечения, особенно в сфере транспорта и торговли.

В 1996 г. впервые за пять лет экономического спада в Казахстане был отмечен рост реального валового внутреннего продукта, существенное снижение уровня инфляции (до 28,7% против 60% в предыдущем году), рост промышленного и сельскохозяйственного производства (на 0,3% и на 3,9% соответственно). Возросли также объемы внутренней и внешней торговли. Курс национальной валюты снизился за год на 10% против падения на 52,6% в предыдущем году.

Сейчас Республика Казахстан все уверенней являет собой государство со стабильно развивающейся экономикой, демонстрируя последовательное укрепление своих общеэкономических

индикаторов. За последние годы устойчиво увеличивается валовой внутренний продукт, снижается уровень инфляции, при сокращении государственного долга успешно пополняются золотовалютные резервы Нацбанка, повышается международный рейтинг республики, нарастает приток иностранных инвестиций. Все это говорит о стратегически верной расстановке экономических и политических акцентов и приоритетов, правильно выбранной стратегии развития государства в целом.

Успешное социально-экономическое развитие молодого государства предполагает наличие четко функционирующего транспортного комплекса (ТК).

ТК включает в себя совокупность путей сообщений, парков транспортных средств, инфраструктурного обустройства каждого вида транспорта, связанных друг с другом техническими, технологическими, нормативно-правовыми и экономическими отношениями. В Республике Казахстан транспортная система представлена всеми видами современных средств сообщения: автомобильным, железнодорожным, морским,

Удельные показатели уровня автомобилизации по некоторым странам 1995–2002 гг.

Страна	Демографические параметры		Количество автомобилей на 1000 чел.			Плотность автодорог км/км ²
	млн. чел.	чел./км	легковые	грузовые	автобусы	
Франция	58,4	106,3	432	69	0,910	
Бельгия	10,2	333,3	426	100	3,550	
Испания	39,3	77,6	375	83	0,695	
Германия	81,9	229,4	496	36	1	1,754
Норвегия	4,4	11,4	385	51	0,219	
США	265,5	27,9	510	182	-	0,655
Канада	29,8	3,0	480	92	0,096	
Турция	62,7	80,4	52	82	0,076	
Китай	1 239,1	129,0	3,8	6,5	-	0,121
Япония	125,6	337,2	373	178	-	-
Австралия	18,3	2,4	459	74	0,103	
Российская Федерация	147,5	8,6	96	20	4	0,028
Республика Казахстан	14,8	5,4	72	14	3	0,032

речным, воздушным, городским и промышленным транспортом, магистральным, нефте- и газопроводами.

В условиях командной экономики сферы деятельности того или иного вида транспорта устанавливались сверху в плановом порядке, что обеспечивало относительно сбалансированное развитие каждого вида транспорта и достаточно рациональное их использование на региональном уровне и в секторах экономики. С переходом на рыночные отношения и либерализацию хозяйственных связей отдельные составляющие ТК стали развиваться и входить в транспортные рынки рассогласованно, зачастую жестко конкурируя между собой за «место под солнцем». Переизбыток предложений на транспортном рынке спровоцировал развал транспортной системы.

В течение первых десяти лет независимости Казахстана вся транспортная отрасль функционировала, не имея, по сути дела, четких ориентиров развития и обеспечивала потребности кризисной экономики только за счет резервов, накопленных за время социалистического строительства. Ситуация меняется со стабилизацией и началом экономического роста в стране. Различные экспертные оценки, в том числе международных транспортных и торговых организаций, говорят о низкой эффективности использо-

вания имеющегося потенциала национальных транспортных систем, в том числе для международного транзита через территорию Республики Казахстан.

Вместе с тем, комплексные исследования транспортного рынка указывают на мощный мультипликативный эффект, заложенный в самом процессе развития транспортных систем. Мировой опыт свидетельствует, что прирост промышленного производства на 1% сопровождается увеличением объема грузовых перевозок на 1,5-1,7%. С другой стороны, подъем транспортной отрасли стимулирует ускоренное развитие всех сопряженных с ней секторов экономики, обеспечивает создание новых рабочих мест, улучшает социальный климат в обществе. При этом внетранспортный эффект обычно значительно превосходит достижения в собственно транспортном секторе. В связи с этим, гармоничному развитию всех секторов ТК следует уделять особое внимание.

В нынешних условиях в обеспечении экономического прогресса для Казахстана возрастающую роль, несомненно, играет транспорт, в особенности автомобильный, что подтверждается опытом любой развитой страны мира.

В таблице 1.1.2 приведены некоторые относительные показатели, характеризующие уровень автомобилизации Республики Казахстан в сопос-

тавлении с аналогичными показателями по другим странам, сравнимым по территориальным и демографическим признакам. Эти данные, отражая фактическую ситуацию, дают некоторое представление о возможных перспективах дальнейшей автомобилизации Казахстана, ориентируясь на более продвинутые в этом отношении страны.

В связи с интеграцией Казахстана в мировую экономику и диверсификацией внешнеторговых связей возникает необходимость адекватной перестройки всей транспортной инфраструктуры, более полного использования транзитного потенциала страны, повышения конкурентоспособности отечественных международных перевозчиков и развития экспорта транспортных услуг. В современных условиях нарастающая автомобилизация страны требует разработки системных мер, ограничивающих ее негативные последствия для общества, но сохраняющих преимущества востребованности автомобиля во всех областях жизнедеятельности человека.

Ответственность перед будущими поколениями за сохранение природной среды, улучшение материальных и социальных условий жизни требует построения транспортной политики, всех действий в сфере транспорта на основе принципов устойчивого развития.

Представляется, что без транспорта нынешнее общество существовать не может, и, в первую очередь, без автомобильного.

Не умаляя принципиальную значимость других видов транспорта, в данном случае нелишне вспомнить, что если в своей повседневной жизни только 1-2% населения связано или зависит от работы авиации и до 10-12% – от железнодорожного транспорта, то соответственно от автомобильного транспорта (будь то легковой автомобиль, автобус, грузовик или какое-либо другое транспортное средство) так или иначе зависит каждый человек.

Образно говоря, каждый вид транспорта, являясь составной частью транспортного комплекса государства, имеет свою специфическую нишу в экономике и в социальной сфере.

В то же время каждый сектор транспортной отрасли в состоянии успешно развиваться только в составе всего транспортного комплекса.

1.2 Структурная динамика автопарка

К началу 90-х гг. XX века в Казахстане насчитывалось в общей сложности около 1,4 млн. автомобилей, в том числе 372 тыс. грузовых автомобилей, 54 тыс. автобусов, 849 тыс. легковых и 119 тыс. специальных автомобилей. Кроме того, имеется также 27 тыс. полуприцепов к седельным тягачам и 64 тыс. автомобильных прицепов.

Основная масса автомобилей была оснащена бензиновыми двигателями. Применение более экономичных дизелей, в том числе на грузовых автомобилях и автобусах, оставалось весьма ограниченным в силу инертности автомобилестроительной промышленности тех лет. В то же время, ощутимые результаты дала стартовавшая в середине 80-х гг. общесоюзная программа по переводу автомобилей на питание газовым топливом. В целом распределение подвижного состава по видам используемого топлива, унаследованное независимым Казахстаном, было следующим: бензиновые автомобили составляли 90%, дизельные – 7% и газобаллонные – 3%.

Возрастная структура автомобильного парка того периода выглядела вполне удовлетворительно – порядка 84% автомобилей (не считая автомобилей, находящихся в личной собственности граждан) эксплуатировалось в пределах амортизационного срока, т.е. до 8-10 лет. При этом новые, со сроком эксплуатации менее 3-х лет, автомобили составляли 25% от списочного количества.

Среди грузовых автомобилей преобладали самосвалы (40%) и бортовые автомобили (32%), а структура парка по грузоподъемности имела очевидный перевес в пользу среднетоннажного подвижного состава. Грузоподъемность более чем 2/3 автомобилей находилась в пределах 1,5-7,0 тонн, в то время, как доля малотоннажных автомобилей не превышала 8%, а большегрузных (15 тонн и более) составляла менее 1,5%. Структура автобусного парка по пассажироместности складывалась более рационально и в целом удовлетворяла требованиям того времени.

В личной собственности граждан на конец 1991 г. находилось почти 819 тыс. легковых автомобилей. По их удельному количеству (50,0 единиц

на каждую тысячу человек) Казахстан находился на уровне развивающихся стран. Ведущими мировыми державами такой уровень показателя был достигнут еще в 40–50-х гг. XX века.

Рассматривая автотранспортную отрасль Казахстана эпохи социализма, следует отметить одну особенность, которая в наибольшей степени была свойственна именно этому сектору ТК. Автопредприятия различных министерств и ведомств имели, как правило, резервное количество АТС, причем, нередко такой резерв был весьма значителен. Об этом красноречиво свидетельствуют, в частности, значения коэффициента использования парка (КИП). Так, по Министерству автомобильного транспорта Казахской ССР уровень КИП традиционно не превышая по грузовым автомобилям в пределах 0,50-0,60 и по автобусам 0,65-0,75. Это означает, что почти треть части всех АТС постоянно находилось вне эксплуатации, подвергаясь в это время техническому обслуживанию, ремонту или простаивая в исправном состоянии. В других, не специализирующихся в транспортной сфере, но выполняющих большие объемы перевозок ведомственных автопредприятиях систем сельского хозяйства, строительства и др., значения КИП были еще ниже. Столь неэффективное использование автомобильного парка являлось следствием не только плохого менеджмента и низкой технологической дисциплины, в значительной степени оно было обусловлено массовым производством в СССР дешевых, но технически ненадежных АТС.

С приобретением независимости и формированием новых экономических отношений, автомобильный парк Казахстана стал претерпевать существенные количественные и качественные изменения.

Состав и динамика парка АТС по Республике Казахстан представлены в таблице 1.2.1 и на рис. 1.2.1, которые демонстрируют сокращение численности грузового автомобильного парка во второй половине 90-х гг. и подтверждение тенденций восстановления количественного состава парка к началу нового тысячелетия.

Преобладающую долю парка АТС составляют легковые автомобили. Причем, их удельный вес устойчиво растет: с 59% в 1991 г. до 78% в 2003 г. Абсолютное количество легковых автомобилей

увеличивалось вплоть до середины 90-х гг. со среднегодовым темпом примерно в 5%. Затем, в 1997–1999 гг., эта часть автомобильного парка претерпела незначительное сокращение. Начиная с 2000 г., количество легковых автомобилей вновь стало возрастать (с 809,6 тыс. единиц в 1991 г. до 1062,6 тыс. в 2003 г., т.е. на 31%).

Характерной чертой качественных изменений парка легковых автомобилей является стремительный рост подвижного состава, произведенного в странах дальнего зарубежья. Если в начале 90-х гг. количество так называемых иномарок¹ в Казахстане не превышало 1%, то в 2002 г. к ним уже относился каждый пятый легковой автомобиль.

В этом отношении ситуация в г. Алматы выглядела еще более наглядной. Здесь в 2002 г. легковые автомобили, произведенные в странах дальнего зарубежья, уже превышали 40% парка. Из легковых автомобилей, зарегистрированных в городе, более 1/3 приходилось на машины Волжского автомобильного завода, около 1/4 было произведено в Японии и Корее и порядка 1/5 в европейских странах.

Столь естественная реакция на либерализацию экономики и открытие рынков несет в себе ряд специфических моментов. Первый связан с наполнением парка не столько новыми, сколько уже бывшими в эксплуатации автомобилями. Несмотря на то, что, по данным Агентства Таможенного Контроля, импорт подержанных автомобилей к началу XXI века сократился до 20% от общего объема ввозимой в республику автотранспортной техники, ситуация с возрастными показателями парка легковых автомобилей не может считаться удовлетворительной (см. рис. 1.2.2).

Из официальных статистических материалов следует, что в 2002 г. обновление парка легковых автомобилей юридических лиц составляло примерно 9%. Этот показатель практически оптимален исходя из их амортизационных сроков службы. Но данные Управления дорожной полиции (УДП) г. Алматы говорят о том, что в целом (т.е. с учетом автомобилей, находящихся в личной соб-

¹ Строго говоря, для Казахстана, не имеющего собственного автомобилестроения, все автомобили являются иномарками. В данном случае речь идет об автомобилях, произведенных за пределами СНГ.

Состав автотранспортных средств в целом по Казахстану на начало 1991–2003 гг.

Годы	Грузовые автомобили		Автобусы	Легковые	Специальные	Полу-прицепы	Авто-прицепы
	количество	% к 1991 г.					
1991	376694	100	54186	809582	121790	28735	64417
1992	372214	98,8	54034	848904	118743	27259	64201
1993	376244	99,9	55109	916114	113384	25516	60218
1994	375091	99,6	56165	955875	105346	23734	59802
1995	352765	93,6	54808	991722	96188	20531	55999
1996	318778	84,6	54006	1034129	85183	18098	49177
1007	295378	78,4	49188	997544	87630	15899	38411
1998	256779	68,2	46244	973323	56897	12230	27598
1999	223498	59,3	44295	971170	46700	9352	20743
2000	206187	54,7	43421	987724	41506	7755	16131
2001	196980	52,3	45666	1000298	36065	13945	42493
2002	204568	54,3	50162	1055529	36960	13765	39825
2003	214191	56,9	51367	1062554	36938	14778	39750
%% к 1991 г.	56,9	56,9	94,8	131,2	30,3	51,4	61,7

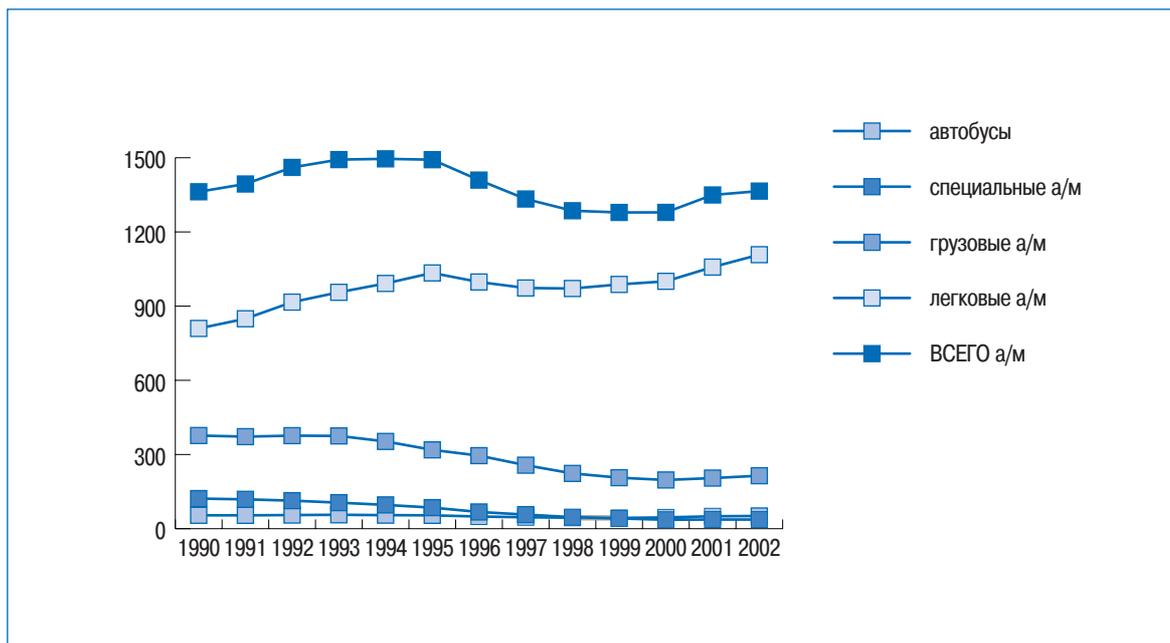


Рис. 1.2.1 Количественные изменения в автомобильном парке

ственности граждан) парк легковых автомобилей обновлялся значительно меньше – не более чем на 2% в год.

Другой показатель пополнения парка подвижным составом из дальнего зарубежья связан с отличием технического уровня иномарок от автомобилей, производимых в СНГ. Особенно это касается техники последних поколений. Достигнутый ведущими производителями прогресс в ав-

томобилестроении требует корректировки технической политики, которая если и проводится в Казахстане, то на базе устаревших нормативов бывшего СССР. В результате, в Казахстане никак не удастся улучшить ситуацию в области безопасности дорожного движения и защиты окружающей среды от негативного воздействия автомобильного транспорта.

Списочное количество грузовых автомобилей в

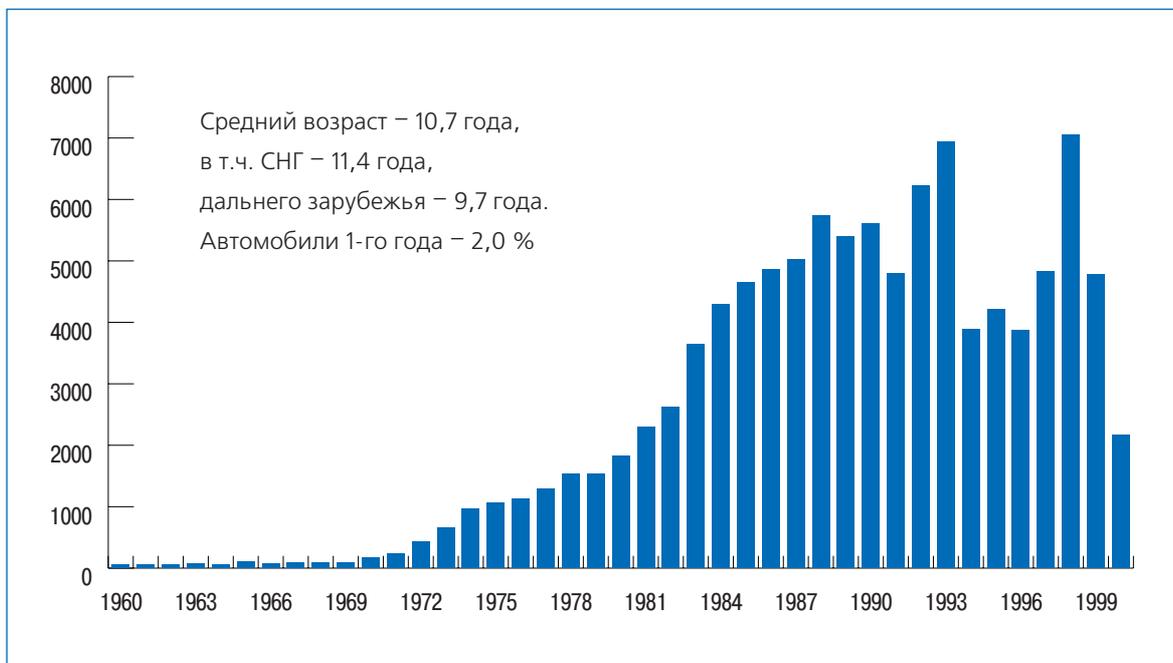


Рис. 1.2.2 Возрастная структура парка легковых автомобилей в г. Алматы (2000г.) По данным УДП г. Алматы

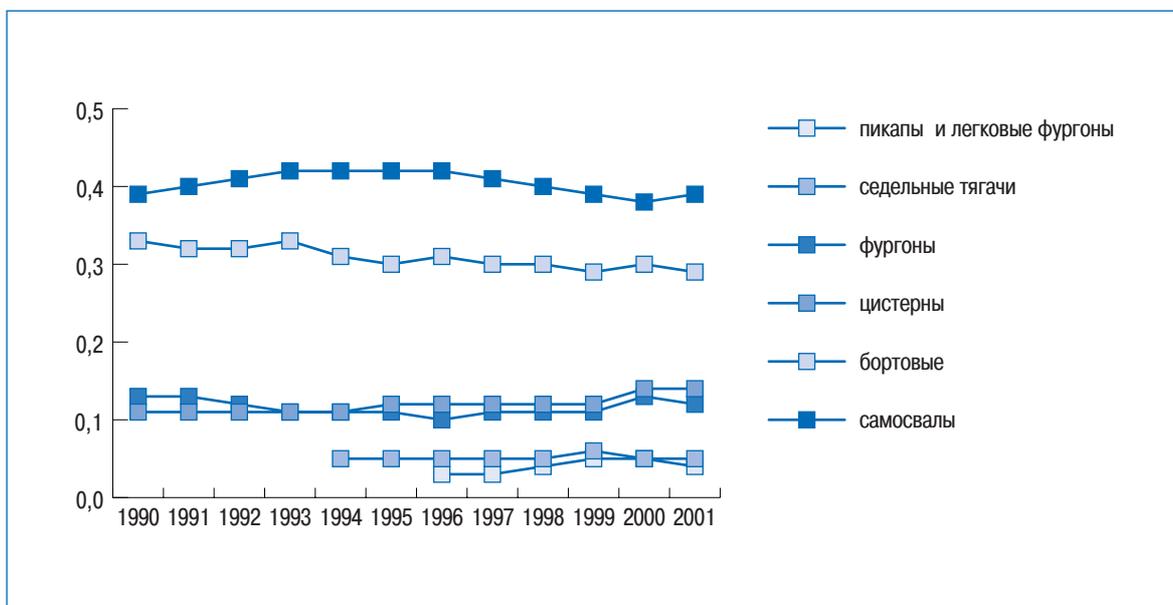


Рис. 1.2.3 Динамика структуры парка грузовых автомобилей по конструкции кузова (в долях)

Республике Казахстан до 1993 г. оставалось на уровне 376 тыс. единиц. Затем настал период, когда парк этих автомобилей сокращался примерно на 8% ежегодно. В результате, удельный вес грузовых автомобилей снизился с 27% в 1991 г. до 16% в 2002 г. Их минимальное количество зафиксировано в 2000 г. (197 тыс. единиц), к 2003 г. парк грузовых автомобилей уже составил 214 тыс. единиц.

Наряду с количественными сдвигами грузового автопарка происходили также определенные качественные изменения. Так, удельное количе-

ство грузовых автомобилей, оснащенных дизельными двигателями, постоянно возрастало. Если в 1991 г. доля дизелей составляла 23%, то в 2002 г. она уже приблизилась к 36%. Однако следует признать, что этот процесс является в основном результатом более интенсивного списания преобладающих в количественном отношении бензиновых автомобилей. В то же время в республике последовательно сокращалась доля газобаллонных автомобилей (с 3,5% в 1991 г. до 1,8% в 2002 г.). В советские времена для этих перспективных с энергетической и экологичес-

кой точек зрения АТС не удалось развить достаточную инфраструктуру, прежде всего, сеть заправочных станций, а также производственных мощностей по техническому обслуживанию и ремонту. К тому же практиковавшееся переоборудование АТС, суть которого заключалась в замене только топливной системы, но не двигателя, приводило к снижению технико-эксплуатационных показателей базовых автомобилей. Поэтому в новых условиях такие газобаллонные автомобили оказались не привлекательными для перевозчиков.

Структура грузовых автомобилей по конструкциям кузовов за рассматриваемый период менялась незначительно (см. рис. 1.2.3). За эти годы постоянно сокращалась доля бортовых автомобилей. Примерно с середины 90-х гг. обозначилась также тенденции к сокращению удельного количества самосвалов при росте удельного количества автоцистерн и автофургонов. Практически в каждой из групп грузовых автомобилей сокращалось их общее количество. Однако это не коснулось пикапов и легковых фургонов, относящихся к классу малотоннажных автомобилей. Их абсолютное количество возросло примерно с 34 тыс. единиц в 1991 г. до 50 тыс. единиц в 2002 г. Таким образом, очевидной видится тенденция замены широкопрофильного подвижного состава на более специализированный.

В 2002 г., впервые за последние десять лет, был обеспечен общий рост грузовых автомобилей по отношению к предыдущему году на 3,8%.

До 1997 г. Агентство Республики Казахстан (АРКстат) по статистике не ранжировало возрастную структуру автомобильного парка по типам подвижного состава. Поэтому в отношении этого периода можно ограничиться лишь общими замечаниями. В первой половине 90-х гг. средний возраст автомобилей продолжал оставаться достаточно стабильным. При этом доля подвижного состава в пределах амортизационного срока достигала 80% от его списочного количества. Но, начиная с 1994 г., обозначилась устойчивая тенденция к старению парка и количество автомобилей, находящихся в пределах амортизационного срока, сократилось к 1997 г. до 70%. В дальнейшем ситуация уже может проследиваться для различных типов подвижного состава. Так, доля грузовых автомобилей юридичес-

ких лиц в пределах амортизационного срока эксплуатации продолжала стремительно сокращаться и в 2002 г. составляла 40%. Удельный вес автомобилей со сроком службы до 3-х лет снижался вплоть до 1997 г. (минимальный уровень в 2,7%). Затем, согласно материалам Агентства по статистике, эта негативная тенденция была преодолена. Однако процент обновления грузовых автомобилей продолжал оставаться крайне низким.

В результате имеющийся парк грузовиков крайне изношен, значительная часть состоящих на учете автомобилей давно стоит в неисправном состоянии, марочная структура подвижного состава не обеспечивает эффективное и качественное освоение потенциальных грузопотоков.

Проблема в значительной мере усугубляется отсутствием в Казахстане собственного автомобилестроения, ориентированного на удовлетворение реальных потребностей рынка.

Сложившаяся возрастная структура парка автомобилей по их типам на начало 2003 г. отражена в таблице 1.2.2.

Таким образом, сверх эксплуатационного срока используется примерно 66% грузовых автомобилей и 50% автобусов.

Вплоть до середины 90-х гг. парк автобусов Казахстана насчитывал в пределах 54-55 тыс. единиц. Однако, начиная с 1995 г., их количество стало последовательно сокращаться, примерно на 9% в год, и в 1999 г. достигло своего минимума – 44 тыс. единиц. К 2003 г. автобусный парк Республики Казахстан восстановился до 51,4 тыс. единиц.

Более устойчивое сохранение численности парка автобусов объясняется, в частности, действовавшей до середины 90-х гг. государственной дотацией городских пассажирских перевозок.

Как для грузовых автомобилей, так и для автобусного парка также был свой период дизелизации. С 1991 по 2003 гг. удельный вес дизельных автобусов в Казахстане более чем удвоился, превысив 19% парка. Однако, в отличие от грузовых автомобилей, этот процесс обеспечивался как за счет списания бензиновых автобусов большой вместимости (автобусы марок ЛАЗ и ЛиАЗ), так и за счет приобретения их дизельных аналогов, нередко уже бывших в эксплуатации.

Возрастная структура парка автомобилей по времени пребывания в эксплуатации по состоянию на начало 2003 г. без учета автомобилей, находящихся в личной собственности

Тип автомобилей	Ед. измерения	По сроку службы, лет						
		общее кол-во	до 2 лет	свыше 2 до 5	свыше 8 до 8	свыше 8 до 10	свыше 10 до 13	свыше 13
Всего		196707	18815	23777	22122	30468	45504	56021
в т.ч. грузовые	кол-во	88642	4515	5038	6384	14347	26464	31894
	%	100	5,1	5,7	7,2	16,2	29,8	36,0
автобусы	кол-во	24335	2355	3120	2162	3816	5597	7285
	%	100	9,7	12,8	8,9	15,7	23,0	29,9
легковые	кол-во	48241	8903	11940	9948	7819	5619	4012
	%	100	18,5	24,8	20,6	16,2	11,6	8,3
специальные	кол-во	35489	3042	3679	3628	4486	7824	12830
	%	100	8,6	10,4	10,2	12,6	22,0	36,2

Таблица 1.2.3

Возрастная структура парка автобусов в 2002 г., %

Автобусы с числом мест для сидения	в т.ч. по времени нахождения в эксплуатации, %					
	до 1 года	от 1,1 до 2,0 лет	от 2,1 до 5,0 лет	от 5,1 до 8,0 лет	от 8,1 до 10,0 лет	более 10 лет
до 16 (микроавтобусы)	10,1	15,6	21,4	14,9	14,0	24,0
от 17 до 99 (городские и пригородные)	3,2	2,9	5,3	12,5	21,4	54,7
100 и более (городские)	0,6	5,2	3,6	22,3	11,9	56,4
Более 40 (пригородные, междугородные и туристические)	-	-	1,5	3,3	8,9	86,3

Заметно менялась структура автобусного парка по вместимости подвижного состава. К 2003 г. удельный вес автобусов особо малого и малого классов, предназначенных на перевозку до 16 пассажиров, составлял уже более 40% против 12% в 1991 г. Зато в 1,5 и более раз сократилась доля автобусов средней и большой пассажироместимости (соответственно с 60 до 40% и с 30 до 18%).

Структура парка автобусов по времени их нахождения в эксплуатации выглядела более благоприятно, чем по грузовым автомобилям (см. табл. 1.2.3). Благоприятная ситуация сложилась по автобусам малой вместимости. Удельный вес нового подвижного состава достигал здесь 10%,

а находящегося в пределах амортизационного срока эксплуатации превышал 60%. Однако основу автобусного парка в Казахстане продолжает составлять подвижной состав для городских и пригородных перевозок, где сосредоточено более половины списочного состава автобусов. В 2002 г. более 2/3 из них продолжало эксплуатироваться за пределами амортизационного срока, а обновление этой части автобусного парка не превышало 2% в год. Хуже всего обстояли дела с автобусами для междугородных и туристических перевозок. Подавляющее большинство (86%) из них эксплуатировалось с превышением амортизационного срока и только около 5% – менее 8 лет.

**Численность и удельный вес автотранспортных средств
по формам собственности и типам подвижного состава на начало 2003 г.**

	Общее количество автомобилей		в том числе по типам:							
			грузовые		автобусы		легковые		специальные	
	шт.	%	шт.	%	шт.	%	шт.	%	шт.	%
Всего по Казахстану	1365050	100	214191	100	51367	100	1062554	100	36938	100
в т.ч. по формам собственности:										
- государственная	51342	3,8	13299	6,2	3760	7,3	18969	1,8	15314	41,5
- частная	1313708	96,2	200892	93,8	47607	92,7	1043585	98,2	21624	54,5
из них:										
- юридические лица	135591	9,9	71098	33,2	19200	37,4	26806	2,5	18487	58,5
- физические лица	1168734	85,6	125549	58,6	27245	53,0	1014313	95,5	1627	4,4
- других государств	9383	0,7	4245	2,0	1162	2,3	2466	0,2	1510	4,1

По отчетным данным, в состав парка специальных автомобилей включены следующие типы подвижного состава: скорой медицинской помощи (15% списочного количества специальных автомобилей); различных подразделений Министерства внутренних дел (например, пожарные автомобили – 7%); коммунальных служб, строительных (автокраны – 14%); дорожных организаций и т.п. Численность этих автомобилей в Республике Казахстан очень быстро сокращалась. По абсолютным показателям, количество специальных автомобилей снизилось с 121,8 до 37,0 тыс. единиц, а по удельному весу в общем автопарке страны с 8,5 до 2,7% соответственно за 1991 и 2002 гг.

Несмотря на наметившуюся стабилизацию экономической ситуации в стране, тенденция сокращения количества специальных автомобилей продолжает сохраняться.

Следует признать, что до сих пор все изменения в автомобильном парке страны происходили преимущественно под влиянием рыночных регуляторов, т.е. спроса на те или иные виды перевозок, без особого воздействия на эти процессы инструментов государственного регулирования. Поэтому обозначившиеся тенденции достаточно объективны и их следует учитывать при разработке различных экономических регуляторов (таможенные пошлины, ставки налогов и т.п.²,

используемых государством для реализации своей транспортной политики. Правильное применение этих инструментов позволит не только обеспечить государственные и общественные интересы в области экономики, безопасности дорожного движения и охраны окружающей среды, но и будет стимулировать формирование дееспособного, эффективного на внутреннем рынке и конкурентоспособного на международной арене автотранспортного сектора экономики. Причем, осуществляться это может без непосредственного вмешательства в хозяйственную деятельность субъектов рынка.

Автомобильные транспортные средства всех видов назначений в республике рассредоточены по многочисленным автохозяйствам, предприятиям различных отраслей экономической деятельности и индивидуальным владельцам. Из общего парка автомобилей, числившихся в республике по состоянию на начало 2003 г., в количестве 1365,0 тыс. единиц, в частной собственности (включая юридических лиц) находилось

² В Европейском Союзе, например, с 2000 г. действует положение, согласно которому все автомобили, находящиеся в эксплуатации более 5 лет, независимо от пробега, должны приниматься его производителем на переработку и утилизацию бесплатно. Владельцы, имеющие автомобили старше 5 лет, облагаются прогрессивным налогом, в связи с чем эксплуатировать или просто содержать такие автомобили с определенного момента времени становится просто разорительным.

Виды экономической деятельности

Виды экономической деятельности	Число предприятий, имеющих собственные автомобили	Количество автомобилей в них	Среднее количество автомобилей в одном предприятии
Автомобильный транспорт	682	22882	33
Сельское хозяйство	2197	31953	15
Промышленность	2455	43105	18
Строительство	1621	18644	12
Торговля, ремонт автомобилей	2018	10738	5
Транспорт (все виды без автомобильного)	646	10907	17
Другие отрасли	9190	52061	6
Итого:	18809	190290	10

Таблица 1.2.6

Группировка хозяйств по числу в них автомобилей

Группы хозяйств	Число хозяйств, имеющих собственные автомобили	В них автомобилей	Число хозяйств, имеющих грузовые автомобили	В них грузовых автомобилей
Всего	18809	190290	11134	88268
в т.ч. имеющих:				
1-9 автомобилей	14502	40606	8909	25765
10-24 автомобилей	2675	40625	1500	22337
25-49 автомобилей	978	33387	489	16496
50-99 автомобилей	429	28740	177	11787
100 и более	225	46932	59	11883

1313,7 тыс., в государственной собственности 51,3 тыс. автомобилей.

В личной собственности физических лиц находится 85,6% общего парка автомобилей, включая 95,5% легковых автомобилей, 58,6% грузовиков и 53,0% автобусов. Структура автомобильного парка по формам собственности и видам транспортных средств отражена в таблице 1.2.4.

На балансах самостоятельных хозяйств частной и государственной форм собственности на начало 2003 г. имелось 190290 автомобилей всех типов.

Эти автомобили сосредоточены в 18809 предприятиях и организациях автотранспорта и других видов экономической деятельности (таблица 1.2.5).

Таким образом, в настоящее время в республике насчитывается 682 специализированных пред-

приятий автомобильного транспорта с общим числом 22882 автомобиля, что составляет только 12% от имеющегося парка транспортных средств юридических лиц. Около 88% парка находится на балансах предприятий других видов деятельности. Это говорит о том, что автотранспорт общего пользования потерял свое былое значение как отрасль транспорта общего пользования. Большинство предприятий – владельцев автомобилей содержат мелкие автохозяйства (в форме или в составе транспортных цехов). Более 77% из них имеют всего по 1-9 автомобилей. В республике сейчас насчитывается только 225 специализированных автопредприятий с парком более 100 автомобилей, в том числе грузовых автопредприятий – всего лишь 59.

Как показывают данные таблицы 1.2.6, грузовики составляют менее половины всех авто-

мобилей не личной собственности (88268 из общей численности 190290 единиц). Остальной парк – это в основном легковые служебные автомобили.

Доля грузовых автомобилей государственных предприятий и организаций в общем грузовом парке также весьма незначительна (15197 единиц, или 7,4%).

Все это говорит о том, что в сфере автомобильного транспорта возможности действенного государственного регулирования ограничены в гораздо большей мере в сравнении с другими видами транспорта.

Относительно структуры и динамики автопарка Казахстана можно сделать следующие выводы и предложения.

За годы суверенитета состав и структура автомобильного парка изменились коренным образом. С 1991 по 2003 гг. количество грузовых автомобилей сократилось на 43,1%, автобусов соответственно на 5,2%, а численность легковых автомобилей, наоборот, возросла на 31,2% за счет роста личных владельцев. Одновременно с сокращением парка грузовых автомобилей возрастает степень их изношенности. К 2003 г. 82% грузовиков имеют срок службы с начала эксплуатации свыше 8 лет, в том числе 36% – свыше 13 лет. Сейчас сверх эксплуатационного срока используется 2/3 грузовых автомобилей и 1/2 парка автобусов.

С переходом экономики Казахстана на рыночные условия хозяйствования в парке изменилась структура автотранспортных средств по формам собственности. Автотранспортные средства явились первоочередным объектом приватизации. Уже к 2003 г. в частной собственности физических лиц и корпоративных структур находилось свыше 96% всего автопарка, в том числе 95,8% грузовых автомобилей, 92,7% автобусов и свыше 98% легковых автомобилей. Примерно такая же структура ожидается на среднесрочную перспективу.

В настоящее время численность парка автотранспортных средств поддерживается и постепенно возрастает за счет ввоза в республику новых и определенной доли поддержанных автомобилей преимущественно производства дальнего зарубежья. В результате, при не-

котором улучшении возрастной структуры парка, возрастает его разномарочность.

Сейчас задача состоит в том, чтобы сбалансировать возможности перевозчиков с уровнем возрастающего рыночного спроса на транспортные услуги по их структуре и качеству. Для достижения данной цели в перспективе предстоит развить в Казахстане собственное автомобильное (автосборочное) производство.

1.3 Развитие рынка автотранспортных услуг

Известно, что за десятилетия «процветания» социалистической системы хозяйствования, в конечном счете, продемонстрировавшей свою историческую несостоятельность, были все-таки достигнуты весьма существенные, которые, впрочем, в последние годы снижались, показатели прогресса в экономике, включая ее транспортный сектор.

Так, в Казахстане в период с 1960 по 1989 гг. (последний год явился пиком активности в транспортной сфере) перевозки грузов всеми видами транспорта возросли в 3,7 раза, а пассажиров – в 5,1 раза. По автомобильному транспорту за это же время объем перевозок грузов увеличился с 0,7 до 2,4 млрд. тонн в год и пассажиров – с 0,7 до 3,9 млрд. человек в год.

Однако уже в 70-х гг. темпы экономического роста стали заметно снижаться. Соответственно стали также спадать темпы прироста транспортной работы. На рубеже 90-х гг. окончательно обозначился кризис социалистической системы хозяйствования и по всем видам перевозок складывалась однозначная тенденция к сокращению объемов. В последние годы существования Советского Союза (1990–1991 гг.) основные показатели транспортной работы в Казахстане падали примерно на 10% ежегодно.

К этому времени соотношения различных видов транспорта в перевозочной деятельности характеризовались следующими пропорциями.

Автомобильный транспорт перевозил более 85%, а железнодорожный транспорт – около 13% всех грузов. Вместе с тем, основной грузооборот выполнялся железнодорожным транспортом. На его долю приходилось более 85%.

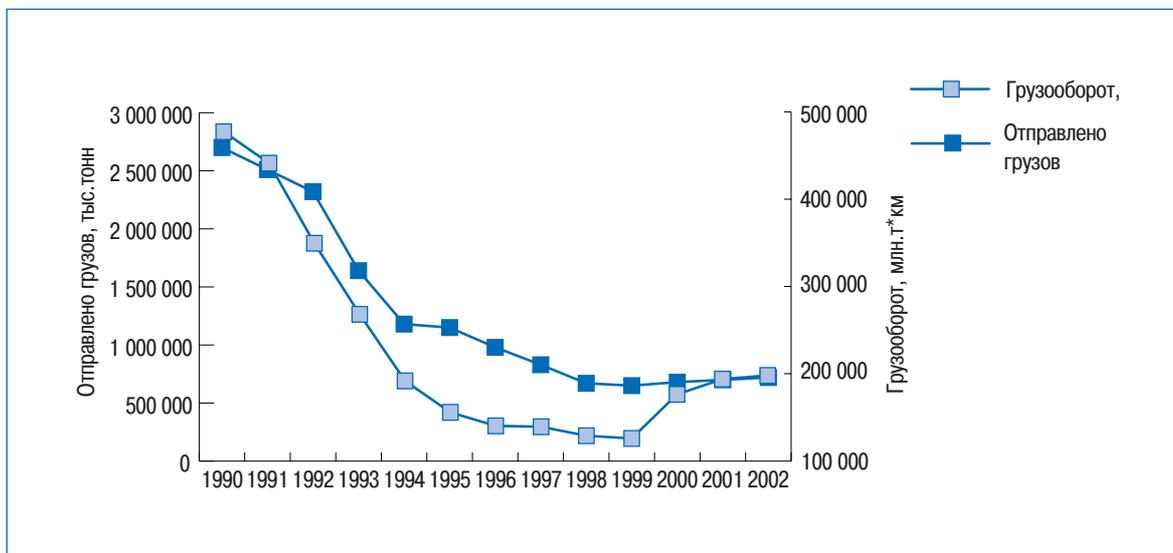


Рис. 1.3.1 Динамика перевозки грузов и грузооборота (все виды транспорта)

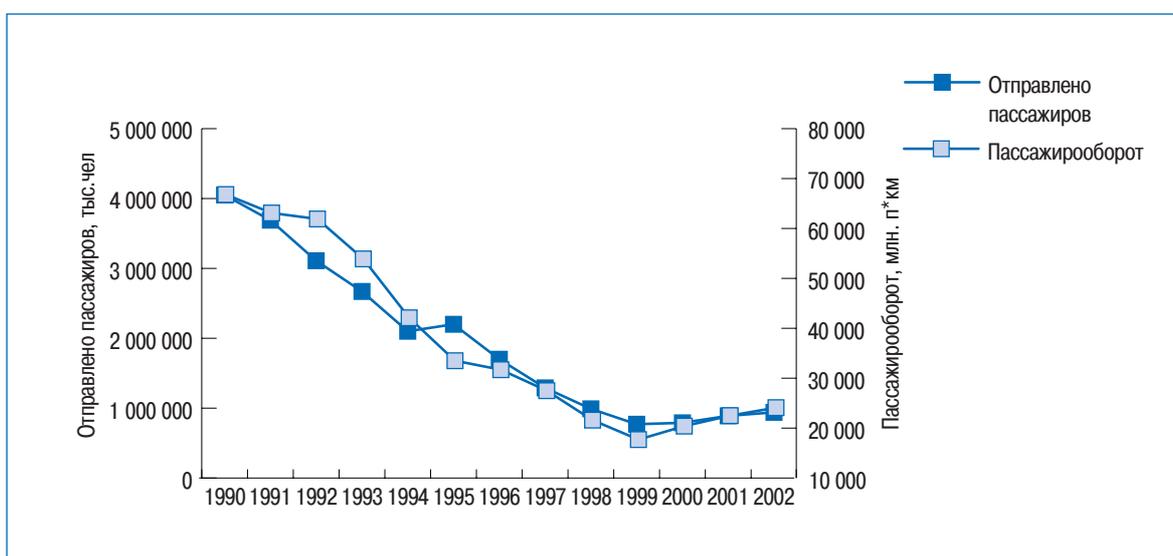


Рис. 1.3.2 Динамика перевозки пассажиров и пассажируоборота (все виды транспорта)

Участие автомобильного транспорта в формировании грузооборота не превышало 10%.

Подавляющее количество пассажиров (свыше 98%) пользовалось автомобильным транспортом. Доля отправок пассажиров железнодорожным транспортом составляла тогда всего 1,5%. Распределение пассажируоборота между различными видами транспорта также было в пользу автомобильного транспорта. Его участие в формировании этого показателя превышало 60%. Доля железнодорожного транспорта в общем пассажируобороте составляла около 30%.

Остальные объемы транспортной работы выполнялись соответственно авиационным, внутренним водным и другими видами транспорта.

Даже беглый обзор убедительно свидетельствует о весьма значимой роли и самом непо-

средственном влиянии автомобильного транспорта на экономические результаты республики. Вместе с тем, следует признать и тот факт, что в эпоху социалистического строительства развитие этого сектора ТК не смогло достичь высокого уровня.

Характер изменения объемов перевозочной деятельности в Республике Казахстан соответствовал тенденциям поведения макроиндикаторов национальной экономики (рис. 1.3.1 и 1.3.2).

В период с 1991 г. по 1999 г. (год, в котором показатели перевозок достигли максимального снижения) все основные показатели транспортной работы сократились в 3-5 раз. При этом обращает на себя внимание следующее обстоятельство. Официальная статистика подтверждает, что процессы, протекавшие в транспортном

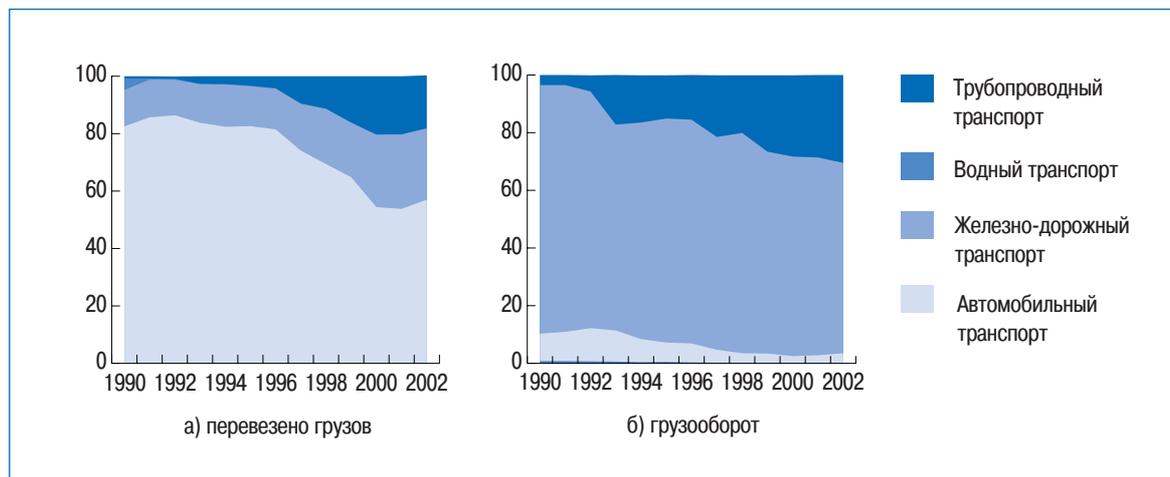


Рис. 1.3.3 Удельный вес видов транспорта в грузовых перевозках (по материалам Агентства РК по статистике)

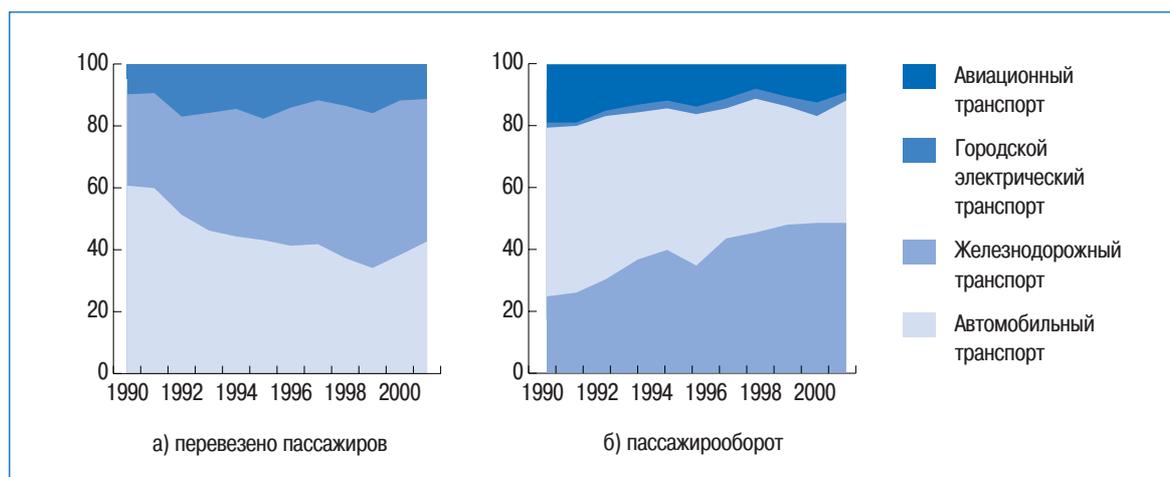


Рис. 1.3.4 Удельный вес видов транспорта в пассажирообороте (по материалам Агентства РК по статистике)

секторе, имели некоторое временное отставание в сравнении с базовыми макроэкономическими показателями, что можно увидеть при сопоставлении данных рис. 1.3.1 и 1.3.2 с рис. 1.1.1.

На первый взгляд, такое положение кажется вполне естественным. Транспорт выступает в качестве обслуживающей, а не производящей отрасли хозяйства, и его реакция на меняющуюся экономическую ситуацию остается как бы вторичной (прежде, чем осуществить перевозку, необходимо произвести предмет перевозки). Более того, такое взаимовлияние усиливается действием различных сопутствующих факторов, например, наличием или отсутствием спроса на предмет перевозки, территориальным распределением этого спроса и т.п. Тем не менее, общеэкономические закономерности, да и сама экономическая ситуация последних лет позволяют предположить несколько большую перевозочную активность в стране, нежели это следует из данных официальной статистики.

Для подтверждения сказанного сделаем следующие дополнительные аналитические выкладки. Для начала сопоставим перевозочную работу в различных секторах транспорта. На рис. 1.3.3 и 1.3.4 показана динамика участия отдельных видов транспорта в выполненной транспортной работе.

Можно отметить, что на фоне постоянного сокращения общих объемов грузовых перевозок, трубопроводный транспорт все эти годы демонстрировал стабильно возрастающую долю в отправлениях грузов (с 1 до более чем 20%) и грузооборот (с 3,5 до более чем 28%). Железнодорожный транспорт вдвое увеличил свою весомость в отправлениях грузов (с 13 до 26%), но снизилось его участие в грузообороте (с более чем 85 до 69%). Одновременно неуклонно снижалась доля автомобильного транспорта в выполняемой транспортной работе. Так, по отправке грузов она сократилась с более чем 85 до 54%, а по грузообороту – с 10 до 2,5%. В части пассажирских

перевозок автомобильный транспорт продолжал сохранять доминирующее положение (порядка 90% перевезенных пассажиров). Однако общий пассажирооборот перераспределился в пользу железнодорожного транспорта. Доля последнего возросла с 30 до 50%, в то время, как автомобильного транспорта снизилась с 60 до 40%. Вклад авиационного транспорта в пассажирооборот менялся незначительно при тенденции к снижению. Доля внутреннего водного транспорта не превышала 1% на всем рассматриваемом промежутке времени.

Определенный интерес представляет анализ перевозочной деятельности в разрезе отдельных секторов ТК. Для автомобильного транспорта такой анализ может быть представлен следующим образом.

Структура транспортной работы по видам экономической деятельности, например, за 1997 и 2002 гг. показана в таблице 1.3.1. Таким образом, наибольшее количество АТС находилось в личной собственности граждан. Причем, удельное количество всех видов подвижного состава (за исключением, может быть, только легковых автомобилей) в этом секторе возрастало. Далее по количеству автомобилей следовали такие отрасли, как «Сельское хозяйство» и «Транспорт и связь». Прочие сектора экономики аккумулировали значительно меньшее (в 2 и более раз) количество автомобилей. В отличие от личной собственности удельное количество АТС юридических лиц по всем направлениям экономической деятельности сокращалось, особенно в отраслях «Сельское хозяйство» и «Транспорт и связь», где удельное количество автомобилей снизилось с 6,4 и 5,2% до 2,7 и 3,1% соответственно.

При таком распределении парка АТС основной зарегистрированный объем отправленных грузов имел место в горнодобывающей и обрабатывающей отраслях промышленности, а пассажиров – в подотрасли «Автотранспорт», объединяющей АТП общего пользования. Наибольший грузооборот реализовывался в транспортном секторе экономики, далее практически на равных шли промышленные секторы, сельское хозяйство и строительство. Основной пассажирооборот приходился на подотрасль «Автотранспорт».

Для горнодобывающей и обрабатывающей промышленности ситуация сложилась следую-

щим образом. Прежде всего, это отрасли, связанные с добычей и переработкой полезных ископаемых и на их продукции в значительной степени зиждется экспортный потенциал страны. Здесь сосредоточен подвижной состав большой грузоподъемности (до 170 тонн). Отправка грузов, приходящихся на одно АТС в горнодобывающей промышленности, например, достигает 40-50 тыс. тонн в год, в то время как в других секторах этот показатель на порядок ниже и колеблется в пределах 1-6 тыс. тонн в год. Но основные автомобильные перевозки в горнодобывающей и обрабатывающей отраслях являются технологическими и осуществляются на короткие, в среднем не более 3 км, расстояния. В связи с этим, грузооборот здесь невелик и определяется преимущественно массой перевозимых грузов.

Отрасль экономики «Транспорт и связь» объединяет значительное количество операторов, работающих в области внутригородских и междугородних, в том числе международных перевозок. Поэтому, несмотря на не самый высокий показатель отправки грузов одним автомобилем (до нескольких тыс. тонн в год), наибольшее значение по этой отрасли экономики имеет грузооборот.

При оценках перевозочной деятельности автотранспорта на современном этапе следует учитывать изменения, которые претерпел характер регистрации и учета его работы. С коммерциализацией взаимоотношений участников транспортного процесса отчетность стала менее прозрачной даже по юридическим лицам, а по физическим лицам процедуры учета и накопления информации вообще не были разработаны.

Республиканская статистика традиционно формирует сведения о работе автомобильного транспорта на основании материалов сплошного учета, представляемых юридическими лицами всех форм собственности (государственной, частной и смешанной, куда включены предприятия с иностранным капиталом). Общедоступная информация Агентства РК по статистике отражает деятельность автомобильного транспорта с различных позиций:

- в областном разрезе;
- по секторам экономики;
- по видам сообщений;
- для предприятий городского и дорожного транспорта.

Наиболее полно информация представлена в двух первых случаях. Данные согласованы между собой и дают единый, на республиканском уровне, результат по количеству подвижного состава и по выполняемой этим парком работе. Причем, транспортная работа содержит досчитанный объем, который выполняется автомобилями, работающими на почасовой оплате.

В третьем случае, рассматривается работа автомобилей только с оплатой по сдельным тарифам, а четвертый случай распространяется на ограниченную часть парка АТС.

Все статистические материалы описывают состояние и деятельность в автотранспортном секторе частично, так как Агентство РК по статистике не располагает какими-либо сведениями (кроме численности) об автомобильном парке, находящемся в личной собственности граждан. Последнее обстоятельство является следствием государственной политики, ориентированной на предоставление максимально свободного доступа к автотранспортному рынку. Пользуясь такой преференцией, индивидуальные автоперевозчики не всегда стремятся работать, даже в благоприятном налоговом режиме, на основании патента. Понятно, что нелегальная деятельность на рынке никак не регистрируется. Что же касается учета автотранспортной деятельности по патентам, то пока что все усилия здесь сконцентрированы в фискальной плоскости, что не дает никаких возможностей для анализа фактически выполняемой транспортной работы.

К этому следует добавить получившую широкое распространение практику сдачи владельцами принадлежащих им АТС в аренду частным лицам, в том числе водителям, работающим у них же по найму. Автомобиль при этом продолжает числиться на балансе юридического лица, однако эксплуатируется уже индивидуальным предпринимателем, который работает на основании патента. Для собственника АТС такой режим функционирования выгоден с разных точек зрения. Прежде всего, ответственность за содержание и эксплуатацию автомобилей в значительной степени перекладывается на плечи водителей. С другой стороны, появляется возможность на вполне законных основаниях не раскрывать реальные объемы своей транспортной деятельности и т.п. Не заостряя внимания на финансовой,

социальной или технической сторонах проблемы, отметим лишь, что подобная практика ведет к формальному падению всех показателей автотранспортной деятельности. В результате складывается парадоксальная ситуация хронической убыточности по отчетам практически всех самостоятельно хозяйствующих субъектов на рынке автотранспортных услуг, что, кстати, начиная с 1997 г., регулярно фиксируется Агентством РК по статистике.

В связи с очевидным недоучетом автотранспортной работы приходится прибегать к различным косвенным методам оценок.

В Агентстве РК по статистике для этого используется следующий подход. На основании сведений от *частных АТП* (списочное количество АТС, коэффициент использования парка, показатели транспортной работы и т.д.), определяется *выработка на один среднесписочный автомобиль, которая затем распространяется на весь парк технически исправных автомобилей, находящихся в личной собственности граждан*. Основная идея такого подхода базируется на гипотезе об адекватной мотивации труда индивидуальных автовладельцев и организованных перевозчиков из частного сектора. Однако методологический подход Агентства РК по статистике содержит очевидные изъяны, которые могут существенно влиять на получаемые результаты.

Во-первых, эффективность использования автомобильного парка меняется в зависимости от формы собственности. Так, из расчета на один автомобиль наибольшие показатели пробега и коэффициента использования пробега имеют место на предприятиях с иностранным капиталом, а транспортной работы – в частном секторе. Наихудшие показатели по всем направлениям выявлены в государственном секторе. Различна эффективность использования подвижного состава автомобильного транспорта и по секторам экономики, о чем уже говорилось выше. Исходя из того, что о характере предпринимательской деятельности физических лиц на транспортном рынке ничего не известно (как организована их деятельность, в каком секторе они работают), в качестве отправной точки представляется более приемлемым принимать данные, основанные на всем объеме имеющейся информации, а не на отдельном ее фрагменте.

Таблица 1.3.1

Структура автомобильного парка и выполненной им работы по видам экономической деятельности, за 1997 и 2002 гг. % к итогу

п/п	Виды экономич. деятельности	Годы	Общее кол-во автомобилей	в том числе				Выполненная транспортная работа			
				грузовые	автобусы	легковые	специальные	отправлено грузов	грузооборот	отправлено пассажиров	пассажирооборот
1	Сельское хозяйство, охота и лесоводство	1997	6,4	23,6	11,5	0,7	21,8	19,5	21,8	0,0	0,0
		2002	2,7	12,6	5,2	0,4	11,0	9,9	15,2	1,2	2,6
2	Горнодобывающая промышленность	1997	0,8	2,1	3,1	0,1	4,1	43,8	12,7	0,0	0,0
		2002	0,8	2,5	2,5	0,2	5,6	56,2	18,4	4,3	9,4
3	Обрабатывающая промышленность	1997	1,8	5,7	6,4	0,3	6,2	12,9	12,1	0,0	0,0
		2000	1,6	5,9	5,3	0,4	6,0	12,1	15,8	2,9	4,4
4	Производство и распределение энергии, воды	1997	1,0	2,3	2,1	0,1	9,6	5,0	4,2	0,0	0,0
		2000	0,9	2,6	2,1	0,2	11,4	2,5	2,8	1,2	1,6
5	Строительство	1997	1,9	5,6	6,2	0,3	10,3	7,1	12,0	0,0	0,0
		2002	1,4	4,9	4,1	0,3	9,0	6,0	12,8	1,8	4,9
6	Торговля и другие сферы услуг	1997	1,0	3,2	2,5	0,2	3,6	1,6	7,1	0,0	0,0
		2002	0,8	3,2	1,6	0,2	4,3	1,7	5,4	1,1	1,9
7	Транспорт и связь	1997	5,2	16,1	33,4	0,6	12,2	6,7	24,0	99,9	99,9
		2002	3,1	9,7	24,8	0,5	11,7	9,4	26,1	84,0	68,8
8	в том числе подотрасль «Автотранспорт»	1997	3,9	12,7	29,9	0,3	3,6	4,7	17,8	99,9	99,9
		2002	2,3	7,4	21,6	0,2	5,4	6,9	20,7	80,9	59,8
9	Другие виды экономической деятельности	1997	3,5	5,7	7,1	1,1	31,9	3,3	6,1	0,1	0,1
		2002	3,5	6,4	7,4	1,5	38,8	2,1	3,6	3,5	6,5
9	Частное предпринимательство граждан	1997	78,3	35,7	27,6	96,5	0,3	-	-	-	-
		2002	85,1	52,1	47,0	96,3	2,4	-	-	-	-
ВСЕГО:			100	100	100	100	100	100	100	100	

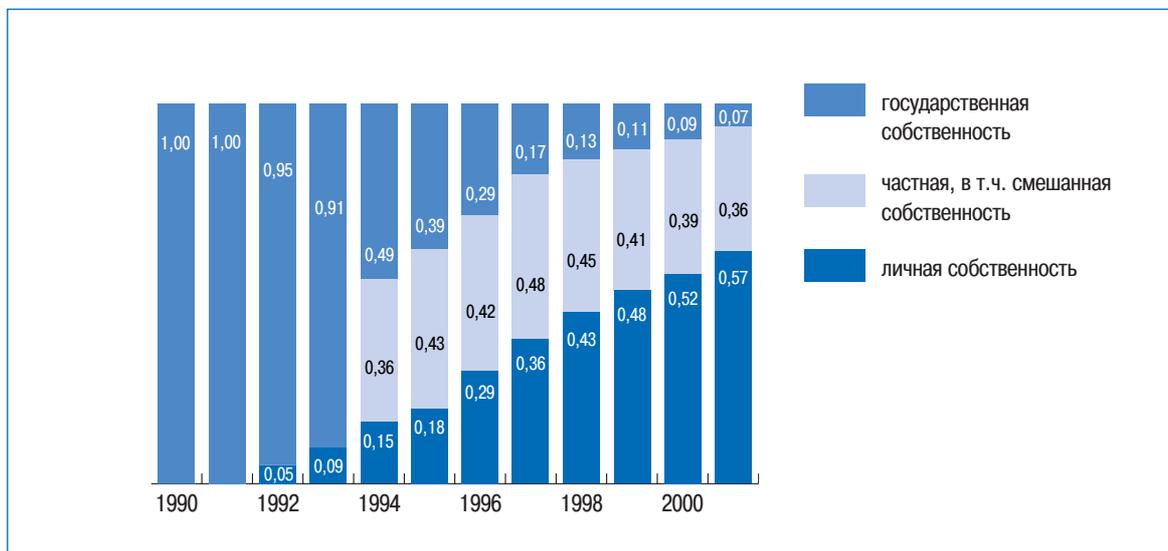


Рис. 1.3.5 Структура грузовых автомобилей по формам собственности

Во-вторых, постоянное нахождение в работе даже технически исправных автомобилей, принадлежащих гражданам на правах личной собственности, невозможно физически. Как и для любого другого автомобильного парка, работа этой части АТС характеризуется своими показателями: коэффициентами технической готовности использования парка, пробега, пассажировместимости, грузоподъемности и т.п. Для составления оценок транспортной работы в отсутствие сведений об этих показателях следует прибегать либо к выбору их разумных пределов, либо к использованию некоего обобщающего их критерия. При этом совершенно очевидно, что только численность парка никак не может служить для этих целей.

Наконец, в-третьих, распространение практики сдачи автомобилей в аренду частным лицам не позволяет игнорировать работу этой части парка АТС.

Учитывая вышеизложенное, в ЗАО НИИ ТК разработан несколько иной механизм оценки транспортной работы, которую выполняют индивидуальные перевозчики, в том числе и на арендуемых автомобилях. Его суть для грузового автопарка сводится к следующему.

По имеющимся статистическим данным о работе автомобильного транспорта определяется выработка на один среднесписочный грузовой автомобиль. В рассмотрение берется деятельность всех перевозчиков, всех форм собственности и во всех отраслях экономики, за исключением горнодобывающей промышленности. Здесь, как уже отмечалось, автомобильный транспорт

имеет ярко выраженную специфику эксплуатации, не свойственную типичному дорожному автотранспорту. Кроме того, для получения средних показателей из рассмотрения исключается потенциально возможное количество автомобилей, сданных в аренду физическим лицам. Поскольку какой-либо достоверной информации об этом нет, для определения численности арендуемых автомобилей используется эмпирический метод расчета. В качестве оценочного критерия принимается незначительное, в пределах 10%, изменение выработки на один среднесписочный автомобиль в Республике Казахстан за последние три года.

Далее предполагается, что овладение автотранспортным рынком напрямую связано с эффективностью¹ использования подвижного состава. Такой подход позволяет распространять полученные средние показатели работы на автомобильный парк индивидуальных перевозчиков, с учетом соответствующей этому парку эффективности использования. Для определения последней достаточно воспользоваться простой сопоставительной оценкой. Эффективность использования парка грузовых автомобилей, находящихся в личной собственности граждан, очевидно, не может быть существенно ниже 70% эффективности использования парка юридических лиц. В противном случае не представляется

¹ В данном случае под эффективностью подразумевается весь комплекс параметров работы автотранспорта, от коэффициентов использования до экономических показателей применения подвижного состава.

возможным дать какое-либо объяснение росту количества грузовых автомобилей, находящихся в личной собственности граждан (см. рис. 1.3.5). С другой стороны, предположение о лучшей эффективности использования личных грузовых автомобилей косвенно подтверждается все продолжающимся перераспределением форм собственности в пользу индивидуального владения этим подвижным составом. Это подтверждает, что автомобильный транспорт, как один из важных секторов экономики, остается весьма привлекательным для частного бизнеса.

Оценочные показатели работы автотранспорта, полученные разными методами досчета дают несколько различные результаты.

Исследования, проведенные ЗАО НИИ ТК, показали, что емкость внутриреспубликанского рынка услуг грузового автотранспорта сейчас достигает примерно 500 млн. долларов США, а пассажирского – порядка 220 млн. долларов США. При этом рынок автоуслуг в республике начиная с 1999 г. устойчиво возрастает (см. табл. 1.3.1).

Объем перевозок грузов за 2000 г. возрос на 9%, за 2001 г. – на 19% и за 2002 г. – на 13%.

Соответственно грузооборот за те же годы приростал на 16, 23 и 14 процентов.

Благоприятные тенденции складываются также в области развития современных международных перевозок. Так, за 1997–2002 гг. объемы международных автомобильных перевозок по системе МДП увеличились в 8,1 раза и составили 150 тыс. тонн грузов. Удельный вес перевозок, выполняемых отечественными операторами, увеличился с 7,7% в 1996 г. до 36,8% в 2002 г. Расширилась география международных перевозчиков. Сегодня они имеются практически во всех областях Казахстана.

На фоне происходящих на данном этапе положительных тенденций в развитии рынка автотранспортных услуг в Казахстане, возрастающее значение приобретает решение вопросов дальнейшего совершенствования и укрепления цивилизованных рыночных отношений в области автоперевозок, повышения качества и удешевления транспортных услуг, снижения доли транспортной составляющей в валовом внутреннем продукте (ВВП) государства и в ценах на доставляемые и потребляемые сырье и товары.

1.4 Автодорожная сеть республики

По объективным оценкам, в условиях Казахстана при его огромной территории, весьма низкой плотности населения и слабой насыщенности сетями железных дорог исключительно важную роль в транспортной инфраструктуре играют автомобильные дороги, которые здесь являются преобладающим, а для многих регионов – единственным средством грузового и пассажирского сообщения.

История развития автомобильных дорог и автомобильного сообщения в Казахстане началась в 20-х гг. прошлого столетия. В 1924 г. был организован первый почтово-пассажирский автомобильный маршрут Оренбург – Уральск, а в 1925 г. открыт маршрут Уральск – Гурьев.

В послевоенные годы укреплялась материально-техническая база автомобильного транспорта и началась реконструкция автодорог.

С начала 70-х гг. в республике резко возросли темпы строительства благоустроенных дорог (до 3–3,5 тыс. км в год), были проложены трассы: Караганда – Темиртау – Целиноград, Семипалатинск – Павлодар – Омск, Гурьев – Уральск – Актюбинск, Чимкент – Кызыл – Орда – Джусалы и др. К 1979 г. были построены автомагистрали: Алматы – Фрунзе, Джамбул – Чимкент – Ташкент, Алматы – Талды – Курган – Аягуз – Усть-Каменогорск с ответвлениями: Сары-Озек – Панфилов, Аягуз – Бахты, Жангизтобе – Зайсан.

Протяженность автомобильных дорог общего пользования в республике в настоящее время составляет 88045 км, из которых 23011 км республиканского значения и 12301 км относится к дорогам международного значения.

Существующая сеть автомобильных дорог Республики Казахстан позволяет осуществлять автомобильные перевозки между всеми областными центрами и выходить на международные автомобильные дороги сопредельных государств.

В настоящее время идет процесс интеграции в Европейскую и Азиатскую субрегиональные системы автомобильных дорог с выходом на многие государства, крупнейшие порты, транспортные узлы и терминалы.

Автомобильные дороги общего пользования, согласно Закону РК об автомобильных дорогах,

**Динамика объемов перевозок грузов и грузооборота автомобильным транспортом
Республики Казахстан за 1996–2002 гг.**

Наименование по-казателей	1996		1997		1998		1999		2000		2001		2002		
		%		в % к 1996		в % к 1997		в % к 1998		в % к 1999		в % к 2000		в % к 2001	
Перевозо-зено, млн. тонн	Юриди-ческие лица	802,6	100	620,7	77	471,2	76	423,5	90	371,4	88	382,1	103	409,1	107
	Физи-ческие лица*	301,4	100	340,5	113	359,3	106	402,3	112	531,5	132	694,8	131	810,2	117
Итого, млн. тонн		1 104,0	100	961,2	87	830,5	86	825,8	99	902,9	109	1 076,9	119	1 219,3	113
Грузо-оборот, млн. т/км	Юриди-ческие лица	9 594,0	100	6 481,0	68	4 637,0	72	4 506,0	97	4 603,0	102	5 496,8	119	6 962,2	127
	Физи-ческие лица*	12 542,0	100	12 657,0	101	14 118,0	112	18 656,0	132	22 213	119	27 526,0	124	30 627,0	111
Итого, млн. т/км		22 136,0	100	19 138,0	86	18 755,0	98	23 162,0	124	26 816	116	33 022,8	123	37 589,2	114

* Объем по перевозкам грузов физическими лицами определен с учетом досчета по методике Агентства РК по статистике

**Характеристика автомобильных дорог общего пользования по типу покрытий
по состоянию на 1 января 2003 г.**

Протяженность автомобильных дорог	Всего	в том числе по типу покрытий			
		асфальто-бетонные	черногравийные	гравийно-щебеночные	грунтовые
Общего пользования, км	88388	12280	44380	26320	5408
Удельный вес (%)	100	13,9	50,2	29,8	6,1
В том числе автодороги республиканского значения, км	23029	5712	15237	1832	248
Удельный вес (%)	100	24,8	66,1	8,0	1,1
Из них автодороги международного значения, км	12301	3527	7803	770	201
Удельный вес (%)	100	28,7	63,4	6,3	1,6

Таблица 1.4.3

**Распределение автомобильных дорог
общего пользования республиканского значения по техническим категориям**

	Всего, км	в том числе по категориям				
		I	II	III	IV	V
Протяженность дорог республиканского значения с твердым покрытием – всего	22781	670	3430	16629	2021	31
в том числе:						
цементобетонные и асфальтобетонные	5682	706	1568	3098	293	17
черные гравийные, черное шоссе и грунтоасфальтовые	15235	1	1775	12187	1269	3
щебеночные и гравийные без обработки вяжущими материалами	1841	-	63	1371	396	11

являются основными путями сообщения в республике, не подлежащими приватизации.

Дороги общего пользования в Казахстане официально подразделяются по значению на следующие:

- дороги международного значения, соединяющие столицы соседних государств, а также входящие в международную сеть автомобильных дорог;
- автомобильные дороги республиканского значения, обеспечивают сообщение между крупными центрами республики, соседними государ-

ствами; и дороги, имеющие оборонное значение;

- автомобильные дороги местного значения.

Внутрихозяйственные автомобильные дороги находятся на территории и в ведении хозяйствующих субъектов и обслуживают их производственно-хозяйственные нужды. К ним же относятся подъезды от автомобильных дорог общего пользования, дороги сельскохозяйственных организаций, служебные и патрульные дороги.

При появлении частных дорог, они также будут отнесены к этой категории автомобильных дорог.

Перечни автомобильных дорог международного и республиканского значения утверждаются Правительством Республики Казахстан по представлению Министерства транспорта и коммуникаций, а дорог местного значения – местными исполнительными органами по согласованию с вышеназванным министерством.

Казахстанские автомобильные дороги общего пользования в основной своей массе (порядка 85%) представлены дорогами III и IV технической категории с двумя полосами движения и общей шириной проезжей части 7-8 метров. Четырехполосные дороги I категории расположены в основном на подходах к городам Астана, Алматы и некоторым областным центрам. Их протяженность в общей сети автомобильных дорог не превышает 1%.

При сравнительно благополучном положении с протяженностью и конфигурацией распределения автомобильных дорог общего пользования, их эксплуатационное состояние характеризуется как неудовлетворительное. Различные исследования, выполненные в этой области (Louis Berger/World Bank, Scott Wilson Kirkpatrick/TACIS, ОАО «КазДорНИИ» и др.), дали следующие результаты.

На значительной протяженности дороги общего пользования имеют переходные типы покрытий (гравийные и щебеночные), в том числе около 1,8 тыс. км таких дорог входит в состав международной и республиканской сети. Без покрытия (в грунтовом состоянии) находится порядка 250 км автомобильных дорог республиканского и международного значения. В целом распределение автомобильных дорог общего пользования по типу покрытий представлено в таблице 1.4.2.

Исследования, проведенные в Казахстане Всемирным Банком (в конце 90-х гг.), показали, что примерно 37% автомобильных дорог общего пользования находилось в хорошем состоянии, 26% – в удовлетворительном и 37% – в плохом состоянии. Более поздние оценки (ОАО «КазДорНИИ», 2000–2002 гг.) уже свидетельствовали о том, что примерно на 75% автомобильных дорог общего пользования покрытия не соответствовали действующим нормативам по прочности и ровности. Из числа таких дорог 20% было практически полностью разрушено, а примерно 35% находилось в стадии, предшествующей

полному разрушению. Требованиям ровности удовлетворяло менее 30% дорог. Происходило прогрессивное ухудшение качества инженерных сооружений автомобильных дорог. Если в 1996 г. 63% обследованных мостов имели дефекты, причем, каждый пятый дефект признавался опасным, то к 2002 г. эти показатели возросли до 93 и 31% соответственно. Более 30% мостов и путепроводов не отвечает современным требованиям по габаритам проезжей части.

Основная часть дорог общего пользования имеет асфальтобетонное и черногравийное покрытие – 64,1%, гравийно-щебеночные дороги составляют 29,9%, без покрытия, т.е. в грунтовом состоянии находится 6,1% от всей сети.

Качество автодорог республиканского значения несколько выше среднего – 91% дорог имеют черные покрытия, 8% – гравийно-щебеночные покрытия и только на 1,1% имеются грунтовые разрывы. Распределение автомобильных дорог общего пользования республиканского значения по техническим категориям дорог представлены в таблице 1.4.3.

Автомобильные дороги республиканской сети, используемые для международного сообщения, тяготеют к трем основным направлениям:

- северное на Россию и далее транзитом на страны Европы и Дальнего Востока;
- южное на Китай и далее на страны Юго-Восточной Азии;
- южное на страны ЦАР (Центрально-Азиатского Региона) и далее на страны Закавказья, Иран и Турцию.

Соответствующие участки казахстанских автодорог на этих направлениях вошли составной частью в Азиатские шоссейные дороги (проект АЛТИД), формируемые странами Организации экономического сотрудничества под эгидой ЭСКАТО, в проект ТРАСЕКА (Европейский Союз), а также в сеть международных автомобильных дорог стран-участниц СНГ.

Таким образом, сеть автомобильных дорог Казахстана интегрирована в Европейскую и Азиатскую субрегиональные системы автомобильных дорог с выходом на многие государства, крупнейшие порты, транспортные узлы и терминалы.

Государственной программой развития автодорожной отрасли Республики Казахстан на 2001–2005 гг., утвержденной Указом Президента

Республики Казахстан от 28.11.2001 г., определены шесть основных маршрутов (автомобильных коридоров), по которым преимущественно осуществляются в настоящее время и будут осуществляться в ближайшие годы транзитные перевозки, в основном, между республиками Средней Азии, Россией и Китаем.

Схема сети автомобильных дорог Республики Казахстан с указанием шести основных автомобильных коридоров представлена на рис. 1.4.1.

Технико-эксплуатационная характеристика основных международных автотранспортных коридоров Казахстана приведена в таблице 1.4.4.

Протяженность основных транспортных коридоров составляет 67% от общей длины транзитных коридоров. На большей части протяженности (94%) имеется асфальтобетонное и черногравийное покрытие, грунтовые разрывы только на одном маршруте (четвертом). Однако необходимо отметить высокий удельный вес участков (более 60%), эксплуатационное состояние которых оценивается как неудовлетворительное.

Из 443 мостов на шести маршрутах 38 мостов (4906 погонных метров) находится в аварийном и предаварийном состоянии с особым режимом пропуска тяжеловесных и крупногабаритных транспортных средств, превышающих допустимые нагрузки и габариты, в том числе мосты через реки Талас, Асса, Бадам, Илек, Иргиз, Урал.

Из основных казахстанских автотранспортных коридоров официальное признание на международном уровне получил коридор 1 (А-5 в составе Азиатской шоссейной дороги), обеспечивающий связи Восточной Азии со странами Ближнего и Среднего Востока. Этот маршрут с древних времен оправдал себя как оптимальный путь, связывающий Восток с Западом. Он был утвержден как международный коридор в составе проекта АЛТИД (Бангкок, 1995 г.). Остальные коридоры республики по этому проекту получили статус «субрегиональных» и не включены в сеть основных евроазиатских маршрутов.

В дальнейшем, с развитием внешнеэкономических связей Казахстана, перевозки грузов в международном сообщении стали осуществляться и по этим коридорам с реальными перспективами роста, особенно по 2, 3, 6 коридорам.

Коридоры 2, 3 и 6 на юге стыкуются с международными трансазиатскими коридорами А-5, а на

севере (через сеть автомобильных дорог России) выходят на 2-й трансъевропейский коридор (Берлин – Варшава – Минск – Москва – Нижний Новгород – Екатеринбург – Челябинск). Эти коридоры обеспечивают связи Западной, Восточной Европы и Урала через Казахстан с Китаем, Турцией, Пакистаном, побережьем Индийского океана.

Коридор 4 выходит в районе Астрахани на 9-й международный транспортный коридор (Хельсинки – Астрахань), а на юге – к морскому порту Актау и далее до границы с Туркменистаном. Этот коридор обеспечивает транспортное обслуживание главного нефтедобывающего района Казахстана и является альтернативным выходом из южных районов России и Нижнего Поволжья в Центральную Азию.

Коридор 5 на севере через сеть российских автодорог выходит на 2-й трансъевропейский коридор и обеспечивает кратчайший выход из Павлодарского региона и промышленных районов Западной Сибири в Китай.

Автомобильные коридоры 1, 2, 3 и 4 совпадают с направлениями железнодорожных коридоров соответственно: Центральным, Среднеазиатским, Северным и Западным.

По грузонапряженности действующие автотранспортные коридоры существенно различаются между собой: наибольший объем перевозок, в том числе и транзитных, осуществляется по коридорам 1, 3 и 6, развитию которых необходимо уделять первоочередное внимание.

Несмотря на невысокую плотность, существующая сеть магистральных автомобильных дорог по их географическому размещению в целом удовлетворяет потребности экономики Казахстана. Однако состояние автодорог, а также дорожной инфраструктуры, на многих участках и направлениях не соответствует ни внутренним, ни тем более международным нормативным требованиям.

Главная проблема автодорожного хозяйства – прогрессирующая потеря несущей способности дорожных покрытий. Большая часть дорог республики (86%) была запроектирована и построена в 1960–1980 гг. по нормативным требованиям того времени, когда нагрузка на ось нормировалась не свыше 6 тонн. Постановлением Правительства Республики Казахстан от 26.07.2000 г., допускаемая норма, при которой не берутся сбо-

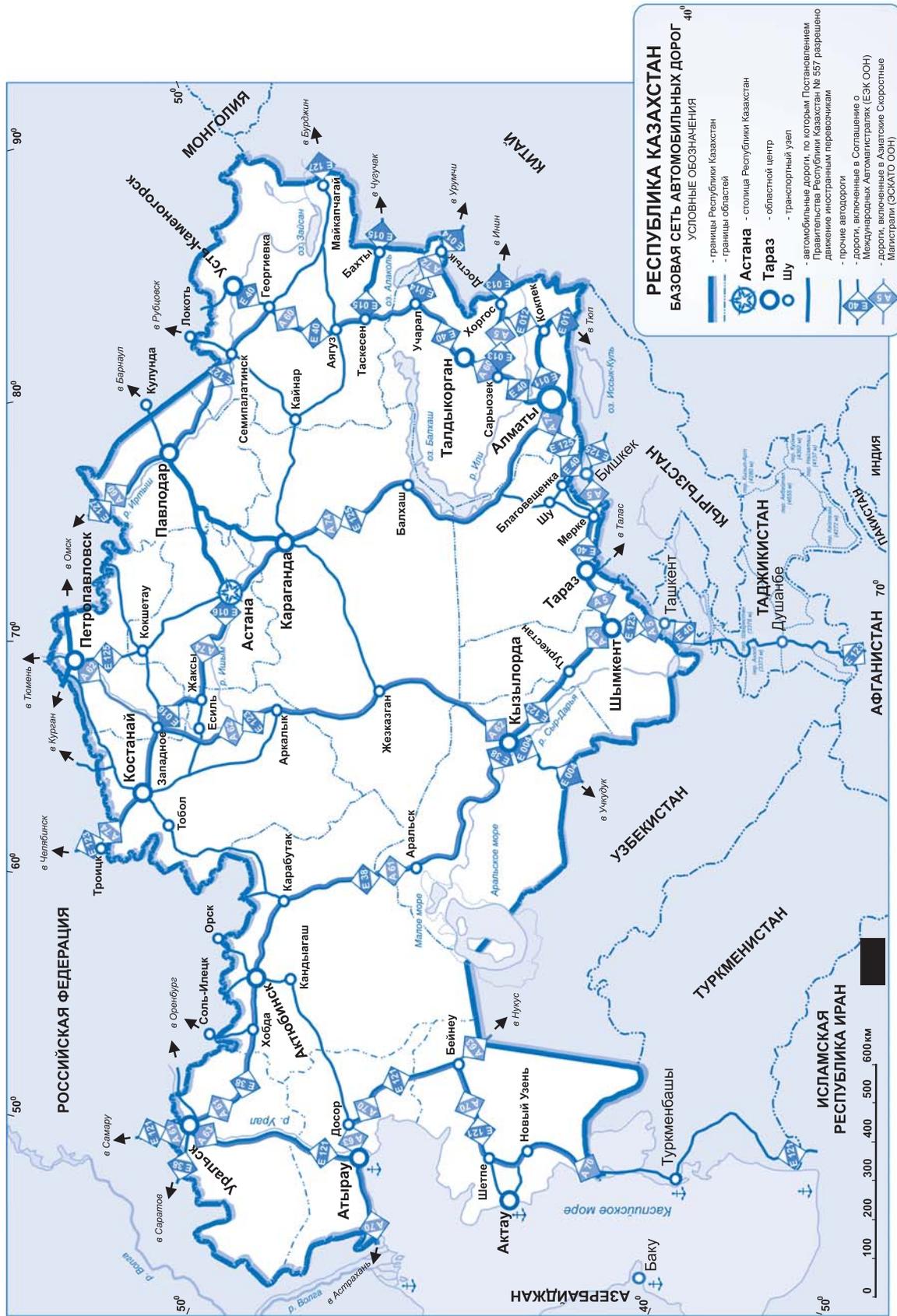


Рис. 1.4.1 Базовая сеть автомобильных дорог Республики Казахстан

ры за перегруз, увеличена до 10 тонн на ось. Однако сегодня по дорогам республики движется транспорт, превышающий эти нагрузки и разрушающий дорожные покрытия, нанося значительный экономический ущерб.

В то же время, из-за низкого качества автомобильных дорог Казахстана не реализуются рациональные технические скорости движения автотранспорта, расходуется в 1,5 раза больше горючего, затраты на ремонт и обслуживание автомобилей возрастают в 2,5-3,4 раза, сроки службы автомобилей сокращаются, по меньшей мере, на 30-50%. Наряду с ростом экономических потерь, снижение эксплуатационных качеств дорог ведет также к повышению аварийности.

До начала 90-х гг. дороги Казахстана были одними из лучших в бывшем Советском Союзе. В настоящее время, в связи с крайне недостаточным финансированием, постоянным недоремонтом, и движением сверхнормативного по осевым нагрузкам автотранспорта, состояние дорог резко ухудшилось.

Модернизация сети автомобильных дорог запаздывает на 7-8 лет и с каждым годом ее техническое состояние ухудшается, в результате чего возрастают будущие затраты на восстановление. На всей сети всего лишь 20% дорог можно отнести к прочным и ровным.

Техническое состояние автомобильных дорог Казахстана значительно отстает от уровня международных стандартов. Основная часть дорог по международной классификации относится к дорогам «обычного» типа, а около 7% требуют реконструкции для доведения их параметров к минимально требуемым международным нормам.

В середине 90-х гг. для сохранения и поддержания на должном уровне автомобильных дорог Правительством Республики Казахстан был принят ряд мер нормативно-законодательного порядка. Постановлением № 557 (1995 г.) вводились ограничения на весовые параметры АТС: предельная нагрузка на одиночную ось ограничивалась 6 тоннами, а полная масса – 30 тоннами. Проезд АТС с превышением этих показателей был принципиально возможен, но только в случае специальной оплаты за такую перевозку. Этим же нормативным документом иностранным перевозчикам предоставлялся доступ к ограниченному количеству автомобильных дорог.

Данное решение впоследствии корректировалось. Постановлением № 62 от 19.01.02 г., требования к весовым параметрам были установлены в 10 и 44 тонны соответственно, Постановление Правительства РК № 1397 от 31.11.98 г. расширило перечень международных маршрутов.

Практика показала, что сборы за превышение допустимых нагрузок не спасают автомобильные дороги от разрушения. Экономически целесообразно применять на дальних (междугородных, в том числе международных) перевозках большегрузный подвижной состав. Ограничения на его проезд или взимание платы за сверхнормативный вес, с одной стороны, угнетает внутренние перевозки и снижает транзитную привлекательность территории Казахстана. С другой стороны, выявление автотранспортных средств, имеющих сверхлимитные весовые показатели, на необъятных просторах Казахстана было малоэффективным, участились случаи неофициальных поборов со стороны должностных лиц.

Дорожные работы характеризуются значительными затратами. Так, средняя стоимость реабилитации одного километра автомобильной дороги в условиях Казахстана оценивается в пределах 200, капитального ремонта – 100 и среднего ремонта – 20 тыс. долларов США. В связи с этим, на восстановление автомобильных дорог Казахстана требуется привлечение огромного количества инвестиций.

Существующие планы развития дорожной отрасли (Государственная Программа развития автотранспортной отрасли Республики Казахстан на 2001–2005 гг., утверждена Указом Президента Республики Казахстан № 730 от 28.11.01 г.) оцениваются в 1,6 млрд. долларов США. При этом предполагается выполнить реабилитацию дорог республиканского значения на протяжении примерно 1,7 тыс. км; строительство новых дорог и реконструкция протяженностью около 3,0 тыс. км; строительство новых и реконструкцию существующих мостовых переходов (до 40 объектов); развитие придорожной инфраструктуры. Финансирование предусматривается вести как за счет привлечения прямых отечественных и иностранных инвестиций, так и из бюджетных средств.

Приоритетными по восстановлению и развитию являются автомобильные дороги, входящие в состав международных коридоров, утвержден-

Программа развития автодорожной отрасли на 2001–2005 гг.

Наименование автотранспортных коридоров (маршрутов)	Протяжен- ность (километ- ров)	План проведения работ до 2005 г.			
		реабилитация, км	реконст- рукция, км	перевод в черное покрытие, км	строи- тельство, км
Граница Узбекистана-Шымкент-Тараз-Бишкек-Алматы-Коргас - граница Китая	1137	204	353	-	-
II Граница Узбекистана -Шымкент-Кызылорда-Актобе-Уральск - граница РФ	2048	78	439	78	-
III Алматы-Караганда-Астана-Петропавловск	1669	973	538	-	30 (обход Астаны)
IV Граница РФ-Атырау-Актау-граница Туркменистана	1420	-	110	318	70
V Граница РФ-Павлодар-Семипалатинск-Майкапшагай - граница Китая	1105	-	210	-	-
VI Астана-Костанай-граница РФ	879	-	400	-	-
Итого:	8258	1255	2050	396	100

ных Концепцией развития автодорожной отрасли Республики Казахстан на 2001–2008 гг., одобренной Постановлением Правительства Республики Казахстан № 726 от 29.05.01 г., а также дороги Западного Казахстана. Кроме того, с целью повышения транзитной привлекательности территории Казахстана и расширения маршрутных предложений рассматриваются возможности строительства новых автодорожных связей с Кыргызстаном, Узбекистаном и Российской Федерацией.

Для реализации проекта реабилитации дороги Алматы – Астана привлечены займы Азиатского и Исламского Банков Развития, Всемирного Банка и Саудовского Фонда Развития общим объемом 192 млн. долларов США. Софинансирование со стороны Республики Казахстан составляет 71 млн. долларов США.

Проект реабилитации дороги Алматы – Бишкек оценивается в 112,4 млн. долларов США. Для его реализации потребуется заем на сумму порядка 90 млн. долларов США, Софинансирование проекта Республикой Казахстан предпола-

гается осуществить в размере 22,0 млн. долларов США. Для содействия этому проекту 15 ноября 1999 г. между Правительствами Республики Казахстан и Кыргызской Республики было подписано Соглашение о Пограничном Переезде, которым урегулированы проблемы взаимоотношений при пересечении границы.

Проект реабилитации дорог Западного Казахстана рассчитан до 2005 г. и охватывает участки автомобильных дорог между городами Атырау и Уральск (492 км), Карабутаек и Актюбинск (213 км), Карабутаек и Жаилма (249 км). Общая стоимость проекта оценивается в 208,1 млн. долларов США, при доле заемных средств японского фонда JBIC 156,1 млн. долларов США, и софинансировании Республикой Казахстан в размере 52,0 млн. долларов США.

Изучается вопрос реабилитации автодороги Актау – Бейнеу – Доссор – Атырау – граница Российской Федерации. Для реализации этого проекта предполагается привлекать частные инвестиции, в том числе нефтяных компаний, работающих в Западном Казахстане. Строительство

дороги Узун-Агаш (Казахстан) – Кемин (Кыргызстан) предполагается осуществить с привлечением групп акционерных обществ и при поддержке обоих государств в виде налоговых и иных льгот.

Кроме этих проектов рассматриваются технико-экономические обоснования на строительство дороги Кызылорда – Уч-Кудук (Узбекистан), которая позволит дать новый выход товарам из Узбекистана в Россию, и дороги Лениногорск – граница Российской Федерации, которая обеспечит кратчайшую связь Казахстана с Монголией.

Разрабатывается ТЭО реабилитации участка Алматы – Хоргос.

В соответствии с Государственной программой развития автодорожной отрасли предстоит выполнить большие объемы работ по содержанию и текущему ремонту автомобильных дорог (таблица 1.4.4).

Одним из важных приоритетных направлений Концепцией развития автодорожной отрасли определено повышение качества дорожно-строительных работ, центральным звеном которого является формирование эффективной системы управления качеством строительных работ, контроля и анализа транспортно-эксплуатационного состояния дорожных объектов на основе кардинального решения ряда организационных задач, а именно:

- разработки и совершенствования системы технических нормативов для автомобильных дорог и дорожных работ, включая подготовку и утверждение нормативных документов, как во взаимодействии в рамках научных исследований Межгосударственного совета дорожников стран СНГ, так и в составе республиканских программ;
- создание информационной системы для обеспечения управления и контроля за состоянием автомобильных дорог;
- развитие системы контроля качества выполнения дорожных работ, в том числе метрологического обеспечения с созданием в каждом регионе лабораторий качества в составе территориальных подразделений Комитета автомобильных дорог;
- совершенствование системы сертификации сырья, материалов и технологий.

Организация контроля качества в дорожной отрасли должна базироваться на системе технических нормативов, устанавливающих прогрес-

сивные нормы, правила и требования, и жестком контроле полноты соответствия им дорожных объектов на всех стадиях от проектирования до строительства и эксплуатации.

Автомобильные дороги, обслуживающие экспортно-импортные и транзитные транспортные потоки, должны обеспечивать существенные выгоды за счет ускорения доставки грузов и пассажиров, обеспечения сохранности грузов и безопасности движения, создания условий для нормальной работы и отдыха пользователей дорог. Данная задача должна решаться путем улучшения технического состояния автомобильных дорог.

Наряду с мерами по реабилитации и реконструкции базовой сети автомобильных дорог не менее важное значение для перевозчиков имеет хорошее оснащение дальних трасс объектами сервиса. Сравнение фактического наличия объектов сервиса на Международных коридорах Казахстана с их нормативным количеством говорит о недостаточности на отдельных маршрутах станций технического обслуживания (особенно для крупнотоннажных автомобилей), перенасыщенности на международных дорогах АЗС и явной недостаточности мотелей и кемпингов для водителей и охраняемых стоянок автомобилей.

Президентом Казахстана 2002 г. был объявлен годом строительства и реконструкции автомобильных дорог. В свете поставленных задач правительство утвердило концепцию развития автодорожной инфраструктуры страны. Общий объем финансирования в дорожную отрасль в 2003 г. был доведен до небывалых размеров – свыше 42 млрд. тенге. Инвестиции ЕБРР, АБР, ЯБМС и ряда других международных финансовых институтов достигли 28 млрд. тенге. Закончена реконструкция дороги Алматы–Астана, ведется реабилитация автотрасс Астана–Боровое, Алматы–Бишкек, Алматы–Хоргос, завершается строительство моста через реку Урал, мостового перехода через Сырдарью в районе г. Кызылорда. Масштабные объемы строительных и ремонтных работ ведутся на дорогах Западного Казахстана в Прикаспийских регионах освоения богатейших запасов нефти и газа.

На данном этапе в качестве важнейших задач в области дальнейшего развития и совер-

шенствования автодорожной сети и ее инфраструктуры можно указать на следующие принципиальные направления:

- обеспечение в первоочередном порядке реабилитации участков автодорог III и IV технических категорий на международных транспортных коридорах с тем, чтобы их эксплуатационные качества довести до уровня международных стандартов;

- в ближайшей перспективе (в пределах 3–5 лет) на имеющихся участках дорог с переходными типами покрытий (гравийные, щебеночные, а также в грунтовом состоянии) по наиболее грузонапряженным направлениям, в том числе, в первую очередь, 1,8 тыс. км таких дорог на международной и республиканской сети, навести твердое покрытие;

- регулярное обеспечение полного и рационального освоения целевых средств из республиканского бюджета, а также зарубежных инвестиций на строительство и реабилитацию автодорожной сети;

- укрепление производственно-технической базы дорожно-строительных организаций, с их укомплектованием современной дорожно-строительной техникой, с тем, чтобы довести их расчетные мощности до уровня планируемых объемов ремонтно-строительных работ.

1.5 Некоторые вопросы развития конкурентной среды на рынке транспортных услуг

Усиление предпринимательской активности в условиях оживления экономики, численный рост участников на рынке транспортных и сопутствующих услуг и спроса на них способствуют развитию конкуренции в этом секторе рынка.

Важным признаком конкурентоспособности транспортного комплекса является привлекательность транзитных маршрутов через республику для иностранных операторов и международных перевозчиков.

В этом отношении, ситуация в Казахстане пока складывается не так благоприятно, как хотелось бы, о чем свидетельствует, в частности, потеря позиций железнодорожным транспортом в транзитных перевозках.

С начала 90-х гг. в сфере транзитных перевозок сложилась устойчивая тенденция к их сокращению. Если в первые годы периода это объяснялось, главным образом, общим снижением уровня перевозочной работы, то причины дальнейшего уменьшения транзита (за период 1998–2001 гг. с 9,8 млн. тонн до 5,6 млн. тонн) на фоне роста объема перевозок, кроются в другом. Основной причиной представляется то, что в условиях ускоренного формирования сети транспортных маршрутов в сообщении Восток-Запад и Север-Юг обострилась конкуренция на рынке транспортных услуг. Основными конкурентами казахстанских маршрутов в евроазиатском сообщении остаются морские перевозчики, обеспечивающие более привлекательные условия перевозок (особенно в части тарифов), и сеть дорог РФ. С учетом того, что Россия прилагает энергичные усилия по совершенствованию своих международных транспортных коридоров, особенно Транссибирского направления, как в техническом, так и в организационном плане, эта конкуренция будет и дальше обостряться, особенно с вводом в эксплуатацию Транскорейской магистрали, которая создает более выгодный по срокам транспортировки маршрут для будущих евроазиатских потоков.

На сегодня интенсивность перевозок в этом сообщении по Северному и Центральному коридорам Казахстана (через ст. Дружба) крайне незначительна – 0,5-0,6 млн. тонн (около 10% общего транзита). Основную долю его составляют грузы в сообщении Корея – Центральная Азия. Возможный рост транзита в этом сообщении во многом предопределяется транспортной политикой России и Китая.

Активные же действия со стороны Казахстана по привлечению перевозок через ст. Дружба по Северному коридору не проявляются. Конечно, не исключается возможность использования альтернативных маршрутов в экономически выгодных пределах, но безусловный приоритет должен принадлежать развитию собственных коридоров. Примером в этом отношении может служить Россия, которая в конце прошлого года выступила инициатором координации усилий с Украиной по решению общих транспортных задач, провела совместное заседание коллегий министров обеих стран с рассмотрением двух до-

кументов: «Программы сотрудничества между министерствами до 2007 г.» и «Концепции развития международных транспортных коридоров», проходящих по территории обеих стран.

Формируемый маршрут из Китая по территории Кыргызстана через Торугарт на Ош-Жалал Абад в ближайшие 13-15 лет не будет влиять на перевозки в регионе (в реализуемый 10-летний план развития КНР включено только начало строительства дороги). В дальнейшем, с учетом предполагаемого строительства и эксплуатации этой дороги силами и средствами КНР, Китай, безусловно, будет лоббировать перевозки по этому маршруту. Если к тому времени международные коридоры, проходящие через ст. Дружба, качественно не укрепят свои позиции на евроазиатском транспортном рынке, весьма вероятно, что направление будущего транзита будет сориентировано в обход Казахстана.

При этом, уместно подчеркнуть, что в техническом отношении казахстанские коридоры способны пропускать транзит на порядок больше нынешних объемов. Это относится и к ст. Дружба, имеющей достаточный запас технических мощностей для переработки грузов, пересекающих границу. Все сбои и задержки на границе связаны исключительно с несовершенством технологии и организации перевозок.

Следует отметить, что подвариант ТРАСЕКА через Дружбу – Актау практически неконкурентоспособен. Его конкурентоспособность могла бы возрасти со строительством прямого железнодорожного выхода Саксаульская – Бейнеу. Однако целесообразность строительства этой дороги не изучена и при существующих объемах транзита ее эффективность будет весьма низкой.

В целом, маршрут ТРАСЕКА имеет определенное значение для сквозных транзитных перевозок только как альтернативный: при двойной перевалке на морской транспорт и из-за множества пересекаемых государственных границ, он явно уступает другим трансконтинентальным маршрутам в этом сообщении.

Перевозки через порт Актау предпочтительнее для западных и северных регионов Казахстана (особенно со строительством железной дороги Хромтау-Алтынсарина), Урала, Предуралья и Западной Сибири России. В этом отношении маршрут через порт Актау может функционировать как

подвариант коридора «Север-Юг». Для реализации этих возможностей необходимо разработать национальный план действий по участию Республики Казахстан в развитии МТК «Север-Юг» на среднесрочную перспективу.

Развитие единственного морского порта Актау должно осуществляться в комплексе с решением проблем обеспечения железнодорожных и автомобильных подъездов к нему. Требуется также срочная реабилитация участков автомобильных дорог Аральск – Карабутаг и Бейнеу – Опорный на международных автомобильных маршрутах.

В целях обеспечения конкурентоспособности автотранспорта «Программой развития транзитно-транспортного потенциала Республики Казахстан на 2003–2005 гг.», утвержденной Правительством страны, определен комплекс мероприятий, направленных на предотвращение транспортной изоляции и укрепление транзитного потенциала республики.

В основе всех мер, направленных на укрепление транзитно-транспортного потенциала, должен быть постоянно действующий мониторинг международных перевозок с анализом динамики и причин ее изменения для принятия соответствующих мер. Мониторинг должен проводиться не только по маршрутам, проходящим по территории РК, но и по альтернативным направлениям.

В связи с этим, можно отметить, что в рамках программы ТАСИС по проекту «Поддержка политики развития транзитных коридоров Республики Казахстан», разработана модель пилотной базы данных для Министерства транспорта и коммуникаций (МТК). Данная база должна непрерывно обновляться и пополняться, отражая состояние транспортной деятельности в режиме реального времени. В МТК поставлено оборудование для технического обеспечения функционирования этой базы. К сожалению, до сих пор не решен вопрос ее научного сопровождения. Весьма важно, чтобы эта идея нашла воплощение в конкретных решениях, и к ее реализации были привлечены грамотные транспортники, способные не только технически осуществлять мониторинг перевозок, но и на должном научном и практическом уровне исследовать возникающие тенденции и своевременно представлять правительственным органам необходимый систематизированный материал для принятия адекватных решений.

В современных условиях развитие международных перевозок невозможно без применения новейших транспортных технологий (мультимодальные, включая контейнерные и контрейлерные перевозки, логистические технологии). От степени освоения этих технологий и использования их в практике оказания международных транспортных услуг будут зависеть темпы привлечения международных грузопотоков на казахстанские маршруты. Развитие этих технологий напрямую связано с увеличением и совершенствованием контейнерных перевозок и созданием института операторов мультимодальных перевозок по каждому международному коридору. К сожалению, в Казахстане объем контейнерных перевозок неуклонно снижается (их доля в общем объеме перевозок не превышает 0,5%), а проблемы создания института операторов не выходят за рамки дискутирования на семинарах и конференциях по транспорту.

Говоря о положительном развитии конкурентной среды на рынке транспортных услуг на внутригосударственном уровне, следует особо отметить актуальность коммерциализации городского пассажирского транспорта (ГПТ) для создания конкурентообразующего фона в этом секторе транспорта. В данном направлении в Казахстане проведена значительная и, во многом, поучительная работа.

Рыночная модель функционирования ГПТ предусматривает вовлечение частного сектора к обслуживанию пассажирских маршрутов и создание конкурентной среды в этой сфере предоставления услуг. Ввиду отсутствия подобной практики потребовалась разработка соответствующего механизма и подкрепление его необходимой правовой и нормативной базой.

Мировой практикой апробированы два способа организации состоятельности при осуществлении городских пассажирских перевозок. Первый состоит в том, что транспортные компании, имеющие право заниматься соответствующим видом перевозок, самостоятельно разрабатывают маршрутную сеть, обустройствают ее и устанавливают графики движения транспортных средств по ней. Неоспоримое преимущество такого подхода заключается в установлении прямого взаимодействия «производитель-потребитель», без воздействия на рынок различных регулирующих

структур. Но подобный режим функционирования независимых перевозчиков требует высокой степени согласованности их действий, которая не может быть достигнута вне рамок различных союзов или ассоциаций. При этом вероятность концентрации предложений на наиболее привлекательных с коммерческой точки зрения маршрутах остается очень большой. В результате возрастает риск нецивилизованных приемов борьбы между конкурирующими перевозчиками, а деятельность ГПТ в целом может создавать проблемы с организацией дорожного движения в городах и осложнять там экологическую ситуацию. К тому же, при таком подходе становится проблематичным обслуживание нерентабельных, но социально значимых маршрутов.

Другой способ стимулирования конкуренции в системе ГПТ основывается на конкурсном допуске субъектов транспортного рынка к пассажирским перевозкам. При этом соревнование между потенциальными перевозчиками переносится на стадию проведения тендера по предоставлению услуг на конкретном маршруте. По результатам конкурса, победитель получает эксклюзивное право работы на маршруте с обязательством в течение оговоренного времени обслуживать его на условиях не хуже, чем это было заявлено в момент проведения тендера.

В рамках проекта Всемирного банка выбор был сделан в пользу второго способа введения конкуренции на пассажирском транспорте общего пользования. На таком решении сказались желание достичь наилучшего результата при сохранении возможностей гибкого управления процессом и максимальном сохранении социальной ориентации ГПТ.

По результатам анализа реальной ситуации, основные выводы относительно восстановления потенциала ГПТ свелись к тому, что:

- для сохранения и развития существовавшая система ГПТ должна была подвергнуться демополизации, а в ее деятельность требовалось внести элементы конкуренции между свободными участниками рынка;
- управление процессом реорганизации системы ГПТ необходимо было осуществлять через специально созданные при городских администрациях структуры, основные функции которых сводятся к следующему:

- формирование транспортной политики (анализ и планирование) на региональном (городском) уровне;

- организация маршрутов и распределение их на тендерной основе;

- установление правовых отношений с победителями тендеров;

- контроль всех аспектов перевозочного процесса (безопасность, экология и т.п.);

- воздействие, при необходимости, на перевозчиков в виде взимания штрафов или лишения права на дальнейшее обслуживание маршрута.

- в решениях об открытии или ликвидации маршрутов необходимо было учитывать социальные потребности населения, а все сопутствующие принятию таких решений процедуры должны были носить системный характер;

- право обслуживания городских пассажирских маршрутов, распределяемое на тендерной основе, должно было быть равнодоступно для всех компетентных перевозчиков, представляющих как государственные предприятия, так и развивающийся частный сектор;

- организация тендерных процедур должна была обеспечивать абсолютную их прозрачность и справедливость;

- право на обслуживание маршрута (или маршрутов) ГПТ следовало закреплять специальным нормативным актом (лицензия, контракт или т.п.), для чего требовалось внесение изменений в существующее законодательство, регламентирующее перевозочную деятельность в республике Казахстан;

- порядок льготного проезда на городском пассажирском транспорте подлежал безусловному пересмотру – предоставляемые льготы не должны превышать компенсационных возможностей бюджета, а метод формирования компенсационных выплат необходимо было перенести в плоскость взаимоотношений «государство-население» без вовлечения в этот процесс перевозчиков.

Основу состава субъектов рынка пассажирских перевозок составляли бывшие автобусные и таксомоторные парки. Их приватизация представлялась достаточно сложной из-за убыточности перевозок, наличия больших излишков производственных мощностей и физически изношенных основных фондов, пролонгации обязательств по сохранению основного профиля своей деятель-

ности и т.п. Поэтому для обеспечения устойчивости и конкурентоспособности этих предприятий в условиях создаваемого рынка транспортных услуг были внесены предложения по изменению порядка их деятельности. В финансовой сфере рекомендовалось пересмотреть систему бухгалтерского учета и отчетности, приоритет отдавался сокращению эксплуатационных затрат и обеспечению сохранности выручки. В области технической политики перевозчикам рекомендовалось координировать процедуры технического обслуживания, в том числе до полной его централизации по типам подвижного состава, внедрять современную систему снабжения запасными частями, основанную на контроле и анализе причин выхода из строя деталей, агрегатов и узлов, сокращать многообразие подвижного состава и т.д.

В июне 1996 г. Правительством Республики Казахстан было принято Постановление «О демонопользации городского пассажирского транспорта общественного пользования», которое явилось переломным моментом в ходе реформы системы ГПТ.

С этого времени началось пилотное внедрение рыночной системы функционирования ГПТ в трех выбранных городах. Накопленный при этом опыт был в дальнейшем распространен во все регионы Казахстана.

Под руководством иностранных консультантов были проведены первые тендеры. Параллельно проводились обучающие семинары и тренинги, в процессе которых нормативная и сопроводительная документация совершенствовалась с учетом реакции задействованных в процессе должностных лиц и рядовых участников. После некоторых доработок нормативная документация была утверждена и принята к руководству.

В рамках завершающей фазы проекта и в соответствии с его задачами была проделана большая работа по адаптации государственных предприятий к рыночной модели функционирования ГПТ, подготовки их к процессу акционирования и дальнейшей приватизации по всем аспектам деятельности: управлению, совершенствованию бухгалтерского учета и финансового анализа, снабжению и т.п.

Результаты пилотного внедрения дали положительные результаты.

Новый проект «Институциональное усиление работы ГПТ», являясь логическим продолжением проекта по восстановлению потенциала ГПТ, также финансировался Всемирным Банком.

Этот проект преследовал своей целью реализацию следующих задач:

- совершенствование тендерных процедур и проведение новых тендеров по предоставлению права работы на маршрутах ГПТ;
- совершенствование работы Департаментов транспорта, оптимизация их функций по регулированию перевозочной деятельности;
- акционирование и приватизация предприятий городского транспорта;
- разработка финансовых схем по обновлению подвижного состава и модернизации предприятий ГПТ при минимизации государственных субсидий;
- совершенствование законодательной базы и решение юридических проблем по регулированию перевозочной деятельности на ГПТ, в том числе связанных с перевозкой льготных пассажиров;
- обучение и информирование участников рынка о реформах на ГПТ.

Были приложены усилия по ускорению демополизации областных (региональных) объединений пассажирского автотранспорта. С учетом международного опыта и на базе законодательства Республики Казахстан была предложена схема последовательной коммерциализации и приватизации предприятий ГПТ, содержащая четыре основных этапа:

1-й этап – коммерциализация предприятий ГПТ с предоставлением им статуса юридического лица;

2-й этап – акционирование предприятий при владении государством 100% акциями. На этом этапе с целью повышения мотивации труда предполагалась безвозмездная передача 10% акций трудовому коллективу;

3-й этап – проведение конкурса по доверительному управлению государственным пакетом акций и заключение контракта с победителем конкурса;

4-й этап – адресная продажа государственного пакета акций управляющей компании в случае выполнения всех условий контракта.

Вариант приватизации каждого отдельного предприятия ГПТ целиком, без его сегментации,

позволял сохранять существующую инфраструктуру. В то же время не исключалась возможность дальнейшей коммерциализации отдельных служб автобусных парков и аренда подвижного состава.

Привлечение частного сектора к городским пассажирским перевозкам требовало практического решения проблемы льгот для пассажиров.

Рекомендовано:

- постепенно снижать количество предоставляемых льгот с полной их ликвидацией в намеченной перспективе;
- на переходном этапе организовать реализацию специальных проездных билетов и обеспечить соответствующую компенсацию предприятия ГПТ со стороны местных исполнительных органов (до полной отмены льгот);
- развивать социальные программы защиты малоимущих слоев населения без вовлечения в их реализацию предприятий ГПТ;
- стимулировать практику добровольной покупки различными организациями проездных билетов у предприятий ГПТ по полной стоимости с последующим распределением их среди работников на льготной основе;
- стимулировать принятие добровольных решений предприятиями ГПТ о введении скидок на стоимость проезда для отдельных категорий пассажиров.

До начала реформ доходы автобусных парков покрывали менее 1/3 их эксплуатационных затрат. После реализации проектов и адаптации системы ГПТ к новым условиям функционирования доходы транспортных компаний стали покрывать от 80 до 100% их расходов. Конкурентная среда обеспечила нормальные условия для работы пассажирского транспорта общего пользования. Более того, как показывает опыт последних лет, эта среда позволяет самосовершенствоваться всей системе ГПТ.

Следует отметить, что свобода действий, предоставленная предпринимателям, наряду с позитивным эффектом в виде развития и насыщения рынка транспортными услугами, несет в себе также определенные негативные последствия. Отсутствие надежных барьеров для предотвращения проникновения на рынок неквалифицированных и недобросовестных участников, наряду с финансовыми проблемами, отрицательно ска-

зывается на качестве предоставляемых транспортных услуг. Более того, низкий профессионализм отдельных работников транспорта может нести прямую угрозу здоровью и жизни граждан.

Конкурентоспособность того или иного маршрута на мировом транспортном рынке определяется уровнем предоставляемых транспортных услуг по скорости (время) доставки, стоимости перевозки и качеству (соблюдение сроков доставки, обеспечение сохранности груза, информация о продвижении груза и т.д.). Важно также определение и устранение основных барьеров физического и нефизического характера с целью обеспечения должной привлекательности, международного признания и всемерной популяризации транзитных маршрутов, проходящих через страны региона.

Степень соответствия каждой из этих составляющих современным стандартам зависит в конечном счете от технических возможностей транспортной инфраструктуры, организационно-технологической и правовой основы перевозок, действующей тарифной системы. Поэтому решение задачи формирования конкурентоспособных транспортных коридоров на территории стран ЦАР тесно связано с созданием и развитием соответствующей транспортной инфраструктуры на территории стран Центральной Азии.

Транспортный комплекс подвергся кардинальным институциональным преобразованиям и по темпам развития в целом соответствует становлению рыночной экономики Казахстана. Внутренняя (автомобильный и авиационный транспорт) и межвидовая (главным образом между автомобильным, железнодорожным и водным видом транспорта) конкуренция, а также соревнование с иностранными перевозчиками за освоение рынков транспортных услуг обеспечивают самосохранение и определенное самосовершенствование транспортных систем.

С переориентацией экономики Казахстана на рыночный путь ее развития возникла проблема формирования конкурентной среды в сфере транспортных услуг. Усилению конкуренции в этом секторе рынка в нынешних условиях оживления предпринимательской активности способствует устойчивый рост спроса и предложений на перевозочные услуги и требований к их качеству.

Процессы активизации добросовестной кон-

куренции не только непосредственно между автоперевозчиками, но и автотранспорта с железнодорожным и другими видами транспорта, предполагают усиление привлекательности автоуслуг по критериям качества (скорости перевозок, доставки грузов «от двери до двери», количественной и качественной сохранности, комплексности обслуживания заказчиков и т.д.), а также, что не менее важно, по их реальной стоимости.

Востребованность услуг автотранспорта может значительно возрасти с широким применением современных прогрессивных транспортных технологий (включая различные схемы мультимодальных, комбинированных, контейнерных и контрейлерных перевозок, транспортной логистики). Развитие подобных технологических направлений требует создания института операторов мультимодальных перевозок по каждому международному транспортному коридору.

1.6 Нормативное правовое обеспечение автотранспортной деятельности

Базовой основой правового регулирования организации деятельности в сфере автомобильного транспорта являются:

- международные конвенции, соглашения и документы международных организаций, касающиеся работы автомобильного транспорта;
- двусторонние и многосторонние межправительственные соглашения о международном автомобильном сообщении;
- нормы внутригосударственного законодательства, регулирующие функционирование автомобильного транспорта в рыночных условиях.

При этом внутреннее транспортное законодательство в Казахстане состоит из соответствующих норм (разделов) Гражданского кодекса, законов «О транспорте в Республике Казахстан», «Об автомобильном транспорте», «О безопасности дорожного движения», «Об использовании воздушного пространства и деятельности авиации в Республике Казахстан», «О железнодорожном транспорте», «О торговом мореплавании» и иных нормативных правовых актов.

Обзор существующей законодательной и нормативной базы показал, что хотя в течение последних лет проводилась целенаправленная работа по совершенствованию законодательной базы в области транспорта, торговли и таможенного дела, все же пока имеются определенные недостатки в этой области, что рассматривается ниже в данном разделе.

В период существования СССР, в Казахстане, как и во всех союзных республиках, действовало общегосударственное транспортное законодательство. Все взаимоотношения на железнодорожном транспорте регулировал Устав железных дорог СССР (принят в 1964 г.), на внутреннем водном транспорте – Устав внутреннего водного транспорта СССР (принят в 1955 г.), на морском транспорте – Кодекс торгового мореплавания СССР (принят в 1968 г.), на воздушном транспорте – Воздушный кодекс СССР (принят в 1983 г.). Исключение составляла только автотранспортная отрасль, где действовал Устав автомобильного транспорта Казахской ССР.

С распадом страны, в связи с отсутствием должного правового обеспечения были утеряны механизмы регулирования взаимоотношений национальных транспортных комплексов с другими секторами экономики и между собой. По существу, образовался правовой вакуум. В тех случаях, когда государства СНГ признавали действующими положения транспортного законодательства бывшего СССР, его правовые нормы применялись в режиме национального законодательства. Создававшаяся ситуация, наряду с причинами политического и экономического характера, привела к ослаблению внутригосударственных связей, в том числе в области транспорта, снижению действенности договоров перевозок и ответственности за исполнение обязательств по ним.

Для преодоления возникающих в транспортной сфере проблем крайне важно было оценить состояние правового обеспечения отрасли и наметить консолидированные на межотраслевом и международном уровне пути его совершенствования.

На рис. 1.6.1 показана иерархическая блок-схема национального транспортного законодательства, которая является логическим подтверждением того, что развитие и совершенствование правового обеспечения транспортной отрасли, в том числе ее автотранспортного сектора, необхо-

димо осуществлять с учетом следующих основных принципиальных моментов.

Во-первых, все законы и подзаконные акты, регулирующие взаимоотношения в сфере транспорта, как на межмодальном, так и на межотраслевом уровнях, должны базироваться и в полной мере соответствовать положениям основополагающих законодательных актов и, прежде всего, Конституции и Гражданского кодекса Республики Казахстан.

Во-вторых, необходимо обеспечить полную согласованность транспортного законодательства и других общегражданских законов (как то: о лицензировании, о налогообложении, о страховании, о таможенном деле и т.д.). В транспортном законодательстве должны получить развитие особенности правового регулирования, содержащиеся в этих законах, не только применительно к транспорту в целом, но и, главным образом, применительно ко всей необходимой специфике отдельных видов транспорта – железнодорожного, автомобильного, морского, воздушного, трубопроводного.

В-третьих, транспортное законодательство (равно как и законодательство в области торговли и туризма) следует как можно более полно гармонизировать с соответствующими правовыми нормами соседних и других государств – торговых партнеров. При этом важно стремиться к такому положению, чтобы национальное законодательство, а также двусторонние и многосторонние договоры и соглашения не противоречили международным Конвенциям и Соглашениям по транспорту, торговле и туризму даже в тех случаях, когда отдельные субъекты международных отношений еще не присоединились к ним.

Следует отметить, что в настоящее время для регулирования взаимоотношений на транспорте применяются как нормы общего законодательства, определяющие концептуальные проблемы правового регулирования, так и нормы специального транспортного законодательства.

К числу общего законодательства относятся нормы гражданского, административного, финансового, налогового, процессуального права. Актами специального транспортного законодательства являются:

- Закон «О транспорте в Республике Казахстан»;

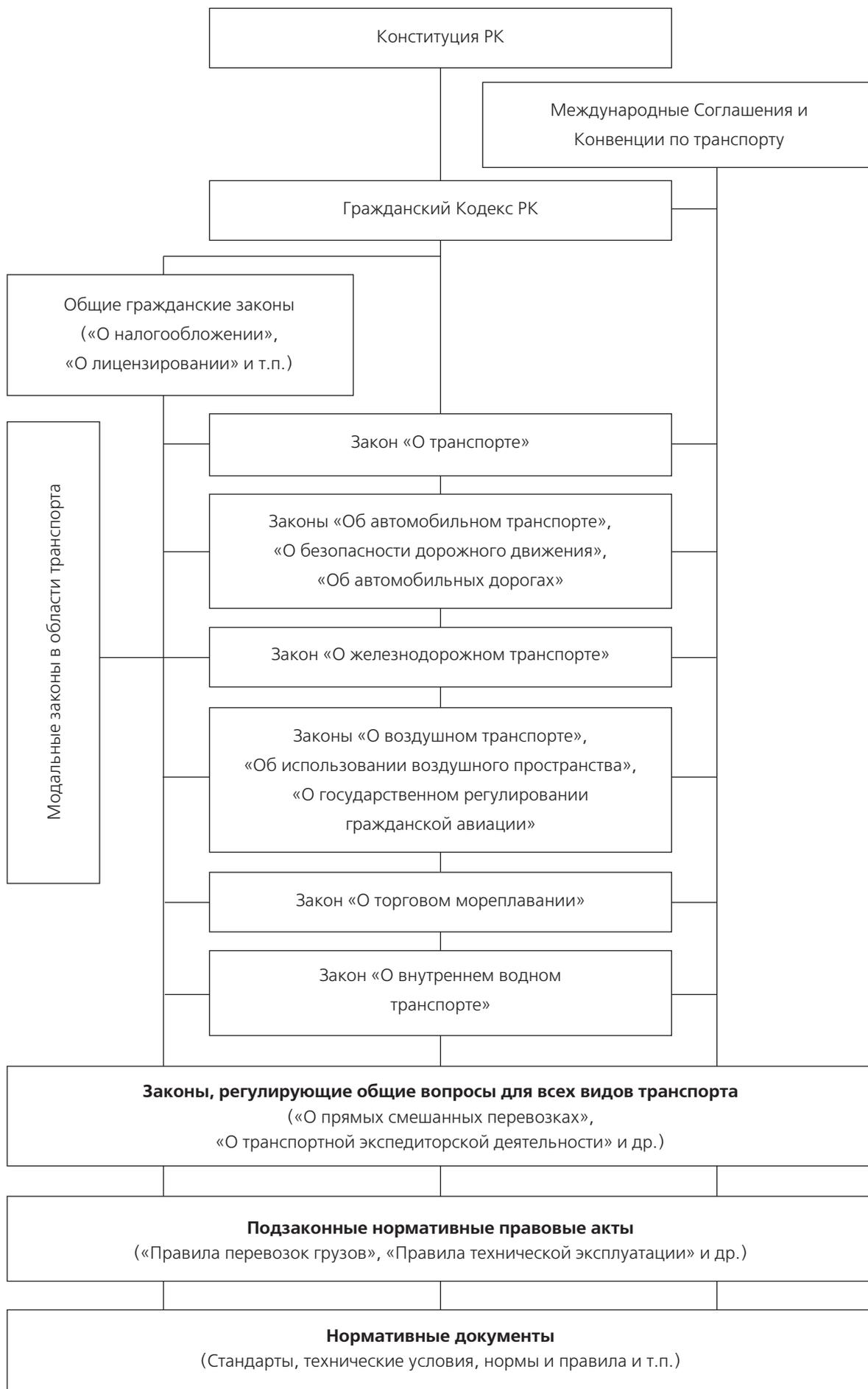


Рис. 1.6.1 Блок-схема разработки транспортного законодательства

- Законодательные акты, регулирующие деятельность конкретных видов транспорта (в частности, Закон «Об автомобильном транспорте»);
- Законодательные акты, регулирующие вопросы, общие для всех видов транспорта, (например, Закон «О прямых смешанных перевозках», Закон «О транспортной экспедиторской деятельности» и др.);
- Подзаконные акты, обеспечивающие исполнение законов, (например, «Правила перевозок грузов», «Правила перевозок пассажиров и багажа», «Правила по охране труда», «Правила дорожного движения», «Инструкция по регулированию дорожного движения в городах» и др.);
- Положение о Министерстве транспорта и коммуникаций Республики Казахстан (утверждено Постановлением Правительства Республики Казахстан N 1756 от 20.11.99 г.).

Несмотря на безусловно позитивные процессы совершенствования действующего законодательства, следует все же указать на ряд проблемных вопросов.

Гражданский кодекс Республики Казахстан и Закон «О транспорте» регламентируют основные принципы хозяйственной деятельности в условиях рынка и определяют основы взаимоотношений всех участников транспортного процесса. Однако совершенно очевидно, что эти базовые законы не охватывают всех нюансов в отношениях между субъектами рынка. Поэтому для восполнения пробелов в праве обоими законодательными актами предусмотрено дальнейшее углубление регламентации транспортной деятельности. Учитывая специфику перевозок автомобильным, железнодорожным, водным (морским), авиационным, трубопроводными видами транспорта предполагалось, что такая регламентация найдет свое отражение в законодательных актах о каждом виде транспорта.

Здесь следует учесть наличие большого спектра межмодальных взаимодействий, которые не нашли своего отражения в действующих нормативных правовых актах и которые не могут быть исчерпывающе охвачены в отдельных модальных законах. В связи с этим, дальнейшее совершенствование общетранспортного законодательства представляется не только очевидным, но и крайне необходимым.

Для нормативного правового акта со статусом на уровне закона установлены определенные требования. В силу этих требований модальные законы должны содержать конкретные правовые нормы, соответствующие базовому законодательству, несущие строго определенную правовую нагрузку и не опускающиеся до уровня частных детализаций. Введение в действие Закона должно предполагать возможность дальнейшего принятия целого комплекса подзаконных актов: правил, инструкций, положений, других документов, которые и должны составлять обновленное правовое поле конкретного сектора ТК. Задача подобных нормативных правовых документов заключается в том, чтобы дать подробную регламентацию процессов перевозки пассажиров, грузов и багажа. Например, положения, касающиеся формы товарно-транспортной накладной, порядка ее составления, условий перевозки, порядка изменений условий перевозки, сроков погрузки/разгрузки, требования к пунктам погрузки и многие другие вопросы, непосредственно касающиеся самого процесса перевозки, должны найти место в соответствующих Правилах перевозок. Требования к техническому состоянию и обслуживанию транспортных средств, их хранению, порядку списания, а также контролю технического состояния должны быть изложены в Правилах технической эксплуатации соответствующих транспортных средств и т.д.

Действующее транспортное законодательство пока имеет такие очевидные недостатки, как:

- отсутствие четко прописанных полномочий и границ компетенции министерств и ведомств в организации управления и контроля деятельности ТКК и отдельных его модальных секторов;
- несогласованность действий разных органов уполномоченных осуществлять контроль за деятельностью транспорта;
- слабое противодействие коррупционным мотивациям, что позволяет отдельным субъектам рынка уклоняться от требований закона;
- крайне ограниченные возможности по выявлению и учету деятельности индивидуальных предпринимателей, мелких операторов (особенно на рынке автотранспортных услуг);
- недостаточное информационное обеспечение хозяйствующих субъектов по действующим

нормативным правовым актам (особенно в части всевозможных подзаконных актов и межведомственных соглашений).

Положительный опыт систематизации транспортного законодательства накоплен в ЕС, где все нормативные правовые акты, в той или иной мере касающиеся деятельности транспорта, собраны в *Transport Acquis*. При этом не имеет значения, какими структурами были приняты соответствующие документы (Правила, Директивы, Решения) – Транспортным Советом, Европейской Комиссией или каким-либо другим официальным органом ЕС.

Законотворческий процесс является традиционно затяжным, и это не специфическая особенность Республики Казахстан: такое положение характерно для любых государств. Особенность Казахстана, впрочем, как и всех стран СНГ, заключается в том, что республике приходится одновременно разрабатывать целый комплекс важных законов и огромный пакет подзаконных нормативных правовых актов к ним.

В связи с полной денационализацией и децентрализацией управления в автотранспортном секторе представляется крайне важным уделить особое внимание выработке механизмов взаимодействия между различными органами государственного управления и контроля. Требуется также создать условия для организации мониторинга рынка автотранспортных услуг.

Важным инструментом государственного регулирования транспортного рынка является транспортная статистика.

Действующие в настоящее время нормы и правила в области транспортной статистики определены Законом «О государственной статистике» Республики Казахстан (принят 07.05.97 г.) и приказом Агентства Республики Казахстан по статистике (АРКстат) «Об утверждении Правил представления статистической отчетности в Республике Казахстан» (издан 26.06.00 г.).

Закон «О государственной статистике» обязывает транспортные компании, имеющие статус юридического лица, представлять в АРКстат детальную информацию относительно своей перевозочной деятельности. Если эта деятельность для хозяйствующего субъекта не является профилирующей, то он может представлять в АРКстат упрощенную информацию по транспортным средствам, находя-

щимся в его собственности, и финансовым результатам от их эксплуатации. Физические лица – владельцы транспортных средств должны представлять отчеты в статистические органы в случаях, установленных действующим законодательством. Однако таких случаев законом до настоящего времени не было установлено.

Вместе с тем, более половины автоперевозчиков на казахстанском рынке представлено именно физическими лицами. Следовательно, требования Закона «О государственной статистике» не распространяются на большую часть субъектов транспортного рынка. Юридические лица – владельцы транспортных средств, для которых транспортная деятельность не является профильной, очень часто вообще не предоставляют никакой отчетности в АРКстат о работе автотранспорта. Этому способствует отсутствие надежных механизмов верификации статистических данных.

Кроме прямой отчетности субъектов перевозочной деятельности, в Республике Казахстан существуют иные каналы для получения сведений о положении дел на транспортном рынке, которые предусмотрены Законом «О государственной статистике».

В частности, таможенные органы ведут учет внешнеэкономической деятельности Республики Казахстан. Формируемые ими базы данных (БД) содержат полезную информацию в отношении международных перевозок (экспорт, импорт, транзит). На ее основе возможен анализ и прогнозирование грузопотоков всеми видами транспорта, по группам товаров и по всем направлениям в международном сообщении.

Органы дорожной полиции осуществляют учет и регистрацию АТС. На основе формируемых в этом ведомстве БД (количественный и помарочный состав парка, технические характеристики АТС, их годовые пробеги и т.п.) можно оценить отдельные показатели использования автомобильного транспорта, находящегося в личной собственности граждан.

Налоговые и другие уполномоченные органы, ведающие разрешительной деятельностью на транспорте (лицензирование, выдача разрешений, патентов и т.п.) располагают определенной информацией о предложениях на рынке транспортных услуг.

Но в связи с тем, что вопросы транспорта не входят в компетенцию названных государственных структур, значительная часть полезной информации не попадает для сообщения и анализа в АРКстат и безвозвратно утрачивается.

Крайне важным для коренного улучшения организации статистики на автотранспорте Казахстана (как и других стран СНГ) является изучение, а где это применимо, внедрение положительного опыта стран Европейского Союза.

Транспортная статистика в масштабах ЕС регулируется Резолюцией Совета 92/С 86/04 от 26.03.92 г. по расширению системы наблюдения за рынком перевозок железнодорожным и автомобильным транспортом, а также по внутренним водным путям. Данная резолюция не указывает конкретно, какая окончательная система наблюдения за рынком должна быть принята. В связи с этим существуют разные подходы для учета и анализа деятельности различных видов транспорта.

Наиболее важным документом, регулирующим вопросы статистического учета на автотранспорте, являются Правила 1172/98/ЕС от 25.05.98 г. Правила носят обязательный характер для всех стран-участниц ЕС. Приняв данный документ, ЕС (в лице статистического агентства Евростат) четко обозначил свою заинтересованность в ведении единого учета транспортной работы для всех участников Союза. Такое решение впоследствии значительно облегчило организацию учета и анализа транспортной деятельности на континенте.

Правило 1172/98/ЕС предписывает каждой стране ежеквартально представлять информацию по внутренней и международной транспортной деятельности национальных перевозчиков, а также о каботажных перевозках на национальной территории. Данные, которые запрашивает Евростат, касаются количества перевезенных грузов (тонн), типа (вида) товаров, стран погрузки/разгрузки товаров (включая наименование их внутренних областей), территории транзита, порожних рейсов и т.д. В рамках ЕС уже много лет ведется система мониторинга автотранспортного рынка.

Улучшение автотранспортной статистики в Казахстане может быть осуществлено путем совершенствования статистических наблюдений с применением методов выборочного обследования

автоперевозчиков, досчета объемов выполненных работ и полученных доходов на основе информации, полученной из органов государственного управления, осуществляющих выдачу лицензий, патентов, разрешений, регистрацию транспортных средств, а также из других независимых источников.

Транспортная статистика может быть улучшена и по линии совершенствования работы разрешительной системы, действующей в автотранспортном секторе. Регулирование разрешительной деятельности осуществляет Министерство транспорта и коммуникаций на основании:

- «Правил проезда автотранспортных средств по территории Республики Казахстан» (утверждены Постановлением Кабинета Министров РК № 62 от 19.01.02 г.);
- «Правил по применению разрешительной системы при осуществлении международных автомобильных перевозок в Республике Казахстан» (утверждены Приказом Министра транспорта и коммуникаций РК № 904-І от 13.12.99 г.);
- «Инструкции по пропуску крупногабаритных и тяжеловесных транспортных средств по автомобильным дорогам общего пользования» (утверждена Приказом Министра транспорта и коммуникаций РК от 04.12.97 г.).

Обобщая изложенное, представляется возможным организовать на уровне республики специализированные транспортные базы данных, управляемые единым администратором, подотчетным Министерству транспорта и коммуникаций. Такое решение, с одной стороны, позволит значительно упростить межведомственные отношения в вопросах статистики на транспорте, а с другой – предоставит наиболее полную характеристику ситуации на рынке транспортных услуг, открывая возможности для анализа, прогнозирования и принятия обоснованных регулирующих решений в области развития автотранспорта.

До настоящего времени недостаточное правовое подкрепление получили смешанные перевозки.

Такие перевозки в Казахстане формально регулируются сейчас, в частности, следующими документами:

- Гражданским кодексом Республики Казахстан (особенная часть);
- Временным Уставом железных дорог Респуб-

лики Казахстан (утвержден Постановлением Правительства Республики Казахстан от 18.01.96 г.);

- Уставом автомобильного транспорта Казахской ССР (1970 г.).

Нормы, установленные в документах советской эпохи, во всех отношениях устарели и не могут обеспечить эффективное регулирование отношений хозяйствующих субъектов в новых экономических условиях. Поэтому сегодня основные принципы правоотношений участников смешанных перевозок строятся на положениях Гражданского кодекса. В частности, согласно его нормам, перевозчики несут солидарную ответственность перед грузоотправителем за недостачу, порчу, повреждение или утрату груза. Это означает, что грузоотправитель в случае причинения ему материального ущерба может предъявить иск любому перевозчику, независимо от того, на какой стадии перевозки такой ущерб был ему причинен. В то же самое время за задержку перевозки ответственность несет последний перевозчик, если не докажет, что задержка произошла не по его вине.

Положениями Гражданского кодекса не предусмотрено участие в смешанных перевозках единого оператора, роль которого в настоящее время выполняют, как правило, экспедиторы.

Такие обстоятельства послужили основанием для подготовки специалистами ЗАО НИИ ТК проекта специального Закона «О прямых смешанных перевозках». Его разработка велась при содействии европейских экспертов в рамках программы TACIS «Поддержка развития политики транзитных коридоров в Республике Казахстан».

В проекте Закона определены принципы государственной политики в области смешанных перевозок, основные условия договора смешанной перевозки, ответственность сторон, порядок разрешения споров и т.п. Впервые в казахстанской практике предложена организация института единого оператора смешанной перевозки, который уже получил широкое распространение в международной практике. Специфика данного субъекта рынка заключается в наделении его правами и обязанностями, которые, с одной стороны, позволяют ему заключать договор смешанной перевозки с владельцем груза, а, с другой стороны, возлагают на него всю ответственность исполнения договора, в том числе за сохранность и своевременную доставку груза «от двери до двери».

В указанном же законопроекте предусматривается легализация международных унифицированных документов смешанной перевозки, разработанных Федерацией Национальных Ассоциаций Экспедиторов (FIATA).

В качестве достойного примера было бы полезным продемонстрировать транспортную политику ЕС, направленную на как можно более эффективное взаимодополнение различных видов транспорта и стимулирование смешанных перевозок.

Так, в соответствии с Директивой 92/106/ЕЕС страны-участницы ЕС должны предпринимать все необходимые меры, обеспечивающие снижение или возмещение налогов, которые накладываются на автотранспорт, используемый в смешанных перевозках. Более того, автомобили, используемые на крайних этапах смешанных перевозок (подвоз и развоз грузов к/от грузовых терминалов), должны освободиться от всякого рода тарифного регулирования.

В 1998 г. в данную Директиву были внесены поправки, которые сделали смешанные перевозки еще более привлекательными для операторов. В частности, новшества коснулись расширения налоговых льгот для транспортных средств всех видов транспорта, участвующих в смешанных перевозках. Для грузовых автомобилей, применяемых на крайних этапах, смягчалось ограничение по полной массе – 44 тонны вместо общепринятых 40 тонн. Однако этими же поправками к Директиве ужесточались требования в отношении вождения АТС в ночное время, выходные дни и государственные праздники.

Европейский Союз обеспечивает поддержку смешанных перевозок в рамках специальной программы РАСТ. В ее рамках осуществляется бюджетное финансирование инновационных проектов в области смешанных перевозок. Основная цель программы – продемонстрировать эффективность и жизнеспособность этой технологии перевозок без государственной помощи.

Процесс совершенствования транспортного законодательства в республике не станет завершенным без принятия Закона «О прямых смешанных перевозках» и официального признания документов FIATA. Также необходимо пересмотреть установленный Гражданским кодексом институт ответственности участников смешанной

перевозки. Наконец, необходимо иметь национальную Программу по развитию и расширению смешанных перевозок, скоординированную с транспортным законодательством смежных государств.

Обеспечение контроля за соблюдением и выполнением предписаний действующего в Казахстане законодательства, имеющего непосредственное отношение к вопросам деятельности автомобильного транспорта, осуществляется на основании и в рамках следующих нормативно-правовых актов:

- «Кодекса об административных правонарушениях» (принят 30.01.01 г.);
- Постановления Правительства «Вопросы Комитета транспортного контроля Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан» от 08.09.99 г.;
- Приказа Министра внутренних дел «О мерах по совершенствованию контроля за автоперевозками и искоренению фактов поборов и вымогательства на автомобильных дорогах Республики Казахстан» от 27.09.2000 г.;
- Постановления Правительства Республики Казахстан «О создании единой государственной системы контроля за автомобильными перевозками на территории Республики Казахстан», 08.09.2000 г.;
- Инструкции «О порядке взаимодействия и размещения контролирующих органов при осуществлении контроля в пунктах пропуска через государственную границу Республики Казахстан» (утверждена совместным приказом Председателя Агентства таможенного контроля Республики Казахстан от 10.10.02 г., Председателя Комитета национальной безопасности РК от 09.12.02 г., Министра транспорта и коммуникаций РК от 23.10.02 г., Министра здравоохранения РК от 14.01.02 г., Министра сельского хозяйства РК от 07.01.03 г.);
- «Правил проведения проверок юридических и физических лиц по соблюдению лицензионных норм и правил при перевозках пассажиров и грузов автотранспортом» (утверждены приказом Министра транспорта и коммуникаций РК от 24.01.01 г.).

Комитет транспортного контроля (КТК) Минтранскома РК обеспечивает контроль и исполнение законодательства в области автомобильно-

го, внутреннего водного и морского транспорта. В частности, в компетенцию данного органа входит контроль весовых и габаритных параметров, времени вождения АТС и т.п. Кроме того, на КТК возложены функции по реализации разрешительной системы на автомобильном транспорте (выдача разрешительных документов) и лицензирование установленных законом транспортных видов деятельности.

Вместе с тем, следует отметить отсутствие регламента взаимодействия Комитета с другими контролирующими органами, например, с дорожной полицией. Отсюда непомерное количество проверок на автомобильных дорогах Казахстана и отсутствие эффекта в плане повышения качества перевозок и обеспечения безопасности дорожного движения. Среди перевозчиков и водителей сложилось вполне определенное мнение о том, что осуществляемые на дорогах Казахстана проверки представляют собой составной компонент коррумпированной системы государственного контроля. Этот фактор является одним из основных нефизических препон в развитии международных автоперевозок на территории Казахстана и интеграции республики в международную транспортную систему.

Постановление Правительства РК «О создании единой системы государственного контроля» от 08.09.2000 г. было направлено на решение этой проблемы. Однако следует признать, что реализация названного постановления идет неоправданно медленно. Только спустя 2 года после его принятия была утверждена «Инструкция о порядке взаимодействия и размещения контролирующих органов при осуществлении контроля на пунктах пропуска через государственную границу Республики Казахстан». Но в документе определена лишь последовательность осуществления контроля государственными органами в пунктах пропуска и предусмотрена возможность осуществления совместного контроля (по согласованному решению контролирующих органов). Каких-либо технологических схем проведения совместного контроля данный документ не содержит. Другой недостаток данного документа связан с тем, что Инструкция определяет направление деятельности (организация, взаимодействие, координация) контролирующих органов в целях осуществления контрольных функций в

пунктах пропуска на государственной границе и не касается вопросов взаимодействия контролирующих органов на территории республики.

В процессе совершенствования национального автотранспортного законодательства необходимо использовать имеющийся опыт ЕС по формированию процедур контроля и исполнения законодательства на автомобильном транспорте. При этом особое внимание требуется сосредоточить на унификации контрольных процедур на автомобильных дорогах и пограничных пунктах пропуска АТС.

Назрела потребность в доработке «Кодекса об административных правонарушениях». В настоящее время Кодексом устанавливается ответственность за нарушение правил международных перевозок. Однако в документе отсутствует разграничение ответственности за нарушение того или иного положения правил. В результате одинаковое наказание может применяться за разные по степени тяжести нарушения, например, в отношении соблюдения времени вождения и осуществления международной перевозки без соответствующего разрешения.

Исключительно важное место в правовой среде деятельности автотранспорта занимают подзаконные нормативные правовые акты и другие нормативные документы. Все множество этих документов на автомобильном транспорте можно сгруппировать следующим образом:

- правила перевозки пассажиров и грузов, в том числе тяжеловесных, негабаритных и опасных;
- правила и инструкции по обеспечению безопасности дорожного движения и охраны труда работников автомобильного транспорта;
- правила технической эксплуатации АТС, в том числе по техническому обслуживанию и ремонту, а также государственным периодическим техническим осмотрам;
- технические требования к АТС, запасным частям, эксплуатационным и расходным материалам;
- нормы и правила в области охраны окружающей среды на транспорте.

Исходя из ситуации, сложившейся на правовом поле в сфере деятельности автомобильного транспорта, в первоочередном порядке необходимо утверждение следующих подзаконных нормативных правовых актов и нормативных документов.

По **первой группе** – это «Правила перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом», «Правила перевозок грузов автомобильным транспортом», «Правила автомобильных перевозок в международном сообщении», «Правила перевозок опасных грузов», «Правила перевозок скоропортящихся грузов», «Правила перевозки неделимых крупногабаритных и тяжеловесных грузов автомобильным транспортом» и т.д.

По **второй группе** – «Правила дорожного движения», «Правила регистрации и учета автотранспортных средств», «Правила допуска водителей к управлению транспортными средствами», «Правила учета дорожно-транспортных происшествий», «Инструкция по регулированию дорожного движения в городах» и т.д.

По **третьей группе** – «Правила технической эксплуатации подвижного состава автомобильного транспорта», «Положения по допуску автотранспортных средств к эксплуатации», «Правила проведения государственного технического осмотра автотранспортных средств», а также различные правила и стандарты в области сертификации АТС и услуг по их техническому обслуживанию.

Подзаконные акты в области регламентации и контроля технического состояния АТС должны быть ориентированы, в первую очередь, на обеспечение безопасности дорожного движения, защиты жизни и здоровья населения, а также экологической безопасности. Например, «Правила технической эксплуатации автотранспортных средств» должны распространяться на все предприятия и организации автотранспорта и сервисные предприятия, независимо от форм собственности и организации труда. В этих правилах должны найти отражение основные принципы организации технического обслуживания и ремонта АТС, требования к гаражно-технологическому и контрольно-измерительному оборудованию, эксплуатационным материалам и т.д. Главная цель этих правил – обеспечить государственный контроль за техническим состоянием АТС на основе сертификации подвижного состава, оборудования, эксплуатационных материалов и услуг автосервиса.

Четвертая группа включает национальные стандарты в отношении безопасности, весовых и габаритных параметров АТС, топливо-смазочных материалов и т.п.

Пятая группа охватывает целый комплекс национальных стандартов, строительных норм и правил (СНИП), касающихся загрязнения природной среды автомобильным транспортом, в том числе воздуха, почвы и водных объектов.

О важности *всестороннего* подхода к разработке подзаконных нормативных актов свидетельствует следующий пример. Известно, что основной ущерб природной среде в городах наносит автомобильный транспорт. Для достижения положительного эффекта по охране окружающей среды в развитых странах мира жесткой регламентации подлежат не только выбросы вредных веществ в атмосферу с ОГ ДВС, но и другие технические параметры АТС, такие, как, например, топливная экономичность или удельные энергетические показатели. Кроме этого, регламентируется качество топливо-смазочных и эксплуатационных материалов. Но и этим решение экологических проблем автомобильного транспорта не ограничивается: регламентации подвергаются правила технической эксплуатации и технической инспекции АТС, устанавливаются специальные муниципальные ограничения на использование АТС по времени и месту эксплуатации, вводятся различные преференции, льготы и другие меры стимулирования соблюдения нормативно-правового законодательства.

1.7 Транспортная политика и практика государственного регулирования предпринимательской деятельности на рынке автотранспортных услуг

В целях повышения уровня менеджмента по дальнейшему развитию транспортно-коммуникационного комплекса Правительством Казахстана принята «Концепция государственной транспортной политики на период до 2008 г.». В ней в качестве приоритетных целей намечены:

- институциональное и нормативно-правовое усиление в транспортных секторах;
- совершенствование транспортной инфраструктуры;
- снижение удельных транспортных расходов;

- создание новых рабочих мест применение прогрессивных транспортных технологий;
- активизация процессов интеграции в мировую транспортную систему.

Концепция дополнена целым рядом модальных программ и планов действий (Реструктуризации железнодорожного транспорта, Развития автодорожной отрасли, Развития республиканского государственного предприятия Актауский морской торговый порт и др.). Их основная цель – наращивание инфраструктурных мощностей, модернизация парков транспортных средств, внедрение новых технологий и т.п.

Транспортная политика является первым пунктом, стержнем фундаментальной стратегии государства в области транспорта. При этом главными рычагами реализации такой стратегии служат экономические, правовые, административные методы государственного регулирования деятельности данной отрасли.

Государственное регулирование в транспортном секторе предполагает соблюдение генерального принципа свободы предпринимательской деятельности перевозчиков, что означает равную для всех субъектов рынка возможность оказания транспортных и связанных с транспортом сервисных услуг.

При этом за государством сохраняется право собственности на важнейшие транспортные коммуникации (Магистральные автомобильные и железные дороги, водные пути, глобальные средства связи) и ключевые объекты транспортной инфраструктуры (аэропорты республиканского значения, морской торговый порт Актау, различные навигационные, диспетчерские и т.п. службы). Коммерциализации подлежат все объекты транспортной инфраструктуры, за исключением связанных с обеспечением национальной безопасности и безопасности движения.

В Концепции государственной транспортной политики Республики Казахстан на период до 2008 г., одобренной постановлением Правительства № 801 от 11.06.01 г., предусмотрено развивать децентрализацию управления в отрасли путем передачи объектов регионального значения в ведение местных исполнительных органов. Сервисные объекты транспортной инфраструктуры республиканских государственных предприятий, деятельность которых может осуществляться

ся в конкурентной среде, предусмотрено приватизировать по отработанным схемам.

Основным регулирующим элементом и инструментом управления развитием отрасли в документе определено нормативное правовое обеспечение. Задачи по его совершенствованию и развитию сформулированы следующим образом:

- разработка нормативных правовых актов, регулирующих деятельность отдельных секторов в ТК в целом;
- дальнейшая реструктуризация в субъектах ТК, занимающих монопольное положение на рынке транспортных услуг (за исключением вышеназванных объектов);
- совершенствование тарифной политики, направленной на обеспечение устойчивого развития отрасли, в том числе на пополнение оборотных средств для обновления парка транспортных средств, удовлетворение платежеспособного спроса и снижение транспортных издержек;
- правовое оформление тендерных процедур, закрепляющих право предоставления услуг по социально-значимым пассажирским перевозкам в городском, междугороднем и международном сообщениях;
- создание и развитие правовой основы для частных и платных автомобильных дорог;
- разработка законодательных и нормативных основ для современных транспортных технологий – логистики, мультимодальных перевозок и т.п.;
- восстановление лицензирования отдельных видов перевозочной и другой обеспечивающей деятельности с целью повышения их безопасности и качества, придания финансовой «прозрачности» и компетентности их осуществления;
- совершенствование (гармонизация) нормативной базы систем сертификации в транспортном секторе, а также приведение в соответствие с международными стандартами правил технической эксплуатации транспортных средств.

Концепцией государственной транспортной политики предусмотрено, что государство продолжит содействовать расширению и совершенствованию рынков транспортных услуг, развитию предпринимательства и здоровой конкуренции в области транспортной деятельности.

Повышение качества транспортных услуг предприятий всех видов транспорта вне зависимости от формы собственности, ведомственной при-

надлежности и формы организации труда, будет достигаться посредством развития систем обязательной и добровольной сертификации в сфере транспорта, введения систем качества. Для этого требуется доработка и гармонизация национальных стандартов, принятие унифицированных правил транспортно-экспедиторской деятельности, утверждение единой комплексной системы показателей качества транспортных услуг и методов их оценки.

Подлежат четкому отлаживанию производственно-правовые взаимоотношения между транспортно-экспедиторскими, перевозочными структурами, государственными органами, потребителями транспортных услуг. Необходимо определить и закрепить права и взаимную ответственность соответствующих субъектов рынка, в том числе с учетом присутствия на казахстанском рынке международных перевозчиков и экспедиторских организаций. При этом приоритеты должны сохраняться за отечественными компаниями, осваивающими на конкретной основе международный и внутренний рынки транспортных услуг.

Имеется настоятельная потребность в снижении рисков, связанных с развитием конкурентной среды в монопольных сферах ТК, что требует совершенствования законодательных основ антимонопольного регулирования, в том числе внесения соответствующих изменений и дополнений в Закон Республики Казахстан «О естественных монополиях» в части, касающейся международных транзитных перевозок.

В Концепции подчеркнута необходимость сближения и гармонизации соответствующих нормативных правовых актов, регламентирующих деятельность транспортного комплекса и отдельных его секторов, с требованиями международного права, а также международных организаций, членом которых является Казахстан.

Другим инструментом государственного регулирования в Концепции определено администрирование, основными задачами по совершенствованию которого являются:

- оптимизация управленческой деятельности Министерства транспорта и коммуникаций с целью обеспечения комплексного развития и скоординированной деятельности всех секторов ТК в рамках единой транспортной политики;
- формирование и усиление функций управ-

ления транспортным комплексом в сферах обеспечения безопасности, лицензирования и сертификации, а также разработки республиканских программ развития отрасли и организации контроля за их реализацией;

- координация работы всех видов транспорта при перевозках в смешанном сообщении, а также взаимосогласованное развитие транспортных отраслей при освоении новых территорий и реконструкции существующих сетей;

- усиление роли экспедиторских компаний и логистических центров.

Концепция допускает влияние государства на хозяйственную деятельность субъектов рынка только в рамках правового налогового и таможенного законодательства. Основными задачами по совершенствованию таких экономических регуляторов являются:

- определение механизмов установления индексации предельных тарифов на пассажирские перевозки и услуги монопольных субъектов транспорта с учетом инфляционных процессов при одновременном обеспечении социальных гарантий населению;

- предоставление в установленном законодательством порядке преференций субъектам рынка, предоставляющим социально-значимые услуги по перевозкам пассажиров, особенно в сельской местности;

- обеспечение общенациональных экономических интересов.

Тарифная политика государства должна базироваться на общеэкономических тенденциях перехода к системе свободного ценообразования, учитывая, вместе с тем, влияние свободных транспортных тарифов на уровень инфляции и платежеспособный спрос на перевозки. Для этого в области тарифной политики предусматривается:

- соблюдение принципов свободного ценообразования в конкурентных секторах транспортного рынка;

- осуществление контроля фактических издержек и рентабельности транспортных предприятий-монополистов;

- установление фиксированных тарифов на транспортные услуги естественных монополий, согласование мер тарифного регулирования с другими стимулирующими и ограничивающими мерами;

- совершенствования тарифной политики и сохранение единого тарифного пространства в соответствии с межправительственными соглашениями о проведении согласованной политики в области определения транспортных тарифов.

Практика перекрестного финансирования и дотирования убыточных видов перевозочной деятельности за счет рентабельных признана неприемлемой.

Тарифная политика должна стимулировать международные и внутренние экономические связи республики, обеспечивать поддержание социально-значимых перевозок. С учетом новых факторов развития, стремительного освоения современных технологий и услуг, реального изменения соотношения монопольных и конкурентных структур требуется внесение изменений в существующее законодательство и методологию установления цен и тарифов субъектов естественной монополии.

Наличие альтернативных транспортных маршрутов, пролегающих через территории соседних государств, требует разработки соответствующих методологии и механизма применения тарифного регулирования с целью сохранения экономической привлекательности транспортных маршрутов, проходящих по территории Казахстана, для иностранных перевозчиков.

Инвестиционная деятельность является той питательной средой, без которой экономический рост общества становится принципиально невозможным. Поскольку инвестиционные ожидания продолжают носить неопределенный характер, в Концепции предусмотрено привлечение средств на основе республиканских и региональных программ развития ТК. При этом оговорено, что государственные инвестиции в виде прямого финансирования приоритетных программ должны носить избирательный характер и направляться, в первую очередь, на решение общенациональных задач, в том числе по обеспечению безопасности и защиты окружающей среды. Государственное финансирование должно быть иницилирующим и стимулировать привлечение собственных ресурсов предприятий ТК, банковские кредиты и средства других внебюджетных источников.

В Концепции обозначены следующие основные задачи по развитию инвестиционной политики на транспорте:

- определение приоритетных проектов, подлежащих бюджетному софинансированию и включение их в бюджеты соответствующих уровней;

- создание финансово-инвестиционных структур на транспорте с привлечением частного, в том числе иностранного, капитала;

- координация с международными организациями и финансовыми институтами вопросов предоставления финансовой и технической помощи для реабилитации автомобильных дорог, усилению участков железных дорог, а также реконструкции аэропортов, входящих в состав международных транзитных коридоров;

- обеспечение реализации инвестиционных проектов на конкурсной основе.

В Концепции отмечено, что уровень развития рынка ценных бумаг, финансово-кредитной и налоговой систем в Казахстане, а также текущее состояние национальной транспортной инфраструктуры являются сдерживающими факторами активизации инвестиционной деятельности в секторах транспортного комплекса. Поэтому основной упор предложено сосредоточивать на экономическом росте и снижении инфляции, что, в конечном итоге, должно способствовать инвестированию за счет собственных средств предприятий транспортной отрасли.

Стабилизация экономической и политической обстановки в стране способствует привлечению кредитных ресурсов коммерческих банков в отрасль. Для них в Концепции определены следующие государственные приоритеты: автомобильные дороги, железнодорожный транспорт, ремонтные предприятия гражданской авиации, формирование морского торгового флота. Страхование рисков в перечисленных направлениях деятельности должно повысить инвестиционную привлекательность транспортного сектора для различных негосударственных фондов, в том числе пенсионных, аккумулирующих значительные денежные средства.

В инновационной сфере намечено сосредоточить основные усилия и ресурсы на повышении результативности научно-исследовательской и опытно-конструкторской деятельности в области транспорта. При этом государственными приоритетами определены:

- поиск путей эффективного развития транс-

портного комплекса как единой производственно-технической системы;

- разработка рациональных структур транспортных сетей в региональном и республиканском масштабе;

- развитие конкурентной среды на рынке транспортных услуг;

- разработка и привязка прогрессивных технологий перевозочного процесса (мультимодальные перевозки, логистика) к реальной экономической ситуации в республике;

- создание систем управления с применением современных информационных технологий;

- совершенствование и повышение действенности налоговой и таможенной политики в транспортном комплексе.

В качестве важнейшего условия эффективного развития ТК признана настоятельная необходимость научного и конструкторского сопровождения всех реализуемых проектов, а также сохранение и развитие отраслевой науки.

Смягчение негативных последствий, вызванных реформированием ТК в Концепции взаимосвязано с **обеспечением социальной поддержки** как населения, так и работников отрасли. В качестве гаранта такой поддержки является государство. При этом одной из мер социальной защиты работников ТК выступает развитие систем социального страхования от несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний, создание для работающих здоровых и безопасных условий труда. При проведении реструктуризации предприятий ТК рекомендовано предусматривать меры и выделять финансовые средства для обеспечения занятости и социальной защиты высвобождаемых работников.

В Концепции получили отражение также вопросы обеспечения национальной безопасности, вопросы усиления обороноспособности и экономической независимости страны, устойчивости работы транспорта в условиях чрезвычайных ситуаций. Для обеспечения их полноценного решения признано необходимым сохранить мобилизованные резервы транспортного назначения.

Определено, что мероприятия по поддержанию деятельности систем и объектов ТК в условиях чрезвычайных ситуаций должны разрабатываться и осуществляться в рамках государственных целевых программ и мобилизационного плана страны.

Кроме того, предусмотрено тесное взаимодействие транспортных служб с органами внутренних дел по решению задач обеспечения общественной безопасности, в том числе охраны общественного порядка и борьбы с преступностью.

Для повышения экономической безопасности государства в части, зависящей от деятельности ТК, наряду с мерами по усилению материально-технической базы его производственных объектов, Концепцией предусмотрено снижение зависимости от необходимости использования транспортных инфраструктур других стран. В связи с этим, первоочередными задачами являются:

- организация эффективного контроля мероприятий по обеспечению экономической безопасности;
- подготовка нормативных правовых актов, регулирующих вопросы мобилизационной подготовки предприятий ТК;
- установление норматива в отношении минимума финансовых средств, необходимых на содержание и ремонт 1 км автомобильных дорог.

Как показывает мировой опыт, естественные рыночные регуляторы не обеспечивают оптимального разрешения таких важнейших общественных проблем, как защита здоровья и жизни граждан при осуществлении перевозочного процесса, снижение уровня **аварийности** и обеспечение **охраны окружающей среды**. Поэтому в Концепции за государством закреплены такие регулирующие функции, как:

- совершенствование национальных систем сертификации и лицензирования на транспорте, в том числе топлива, смазочных материалов и специальных жидкостей для эксплуатации транспорта;
- совершенствование правил технической эксплуатации, порядка проведения технических обслуживания, ремонта транспортной техники;
- контроля исполнения нормативных требований к правилам технической эксплуатации транспортных средств и требований по технической и экологической безопасности при перевозках;
- разработка и введение в действие экономических механизмов, стимулирующих приобретение транспортной техники, которая обеспечивает необходимый уровень безопасности перевозок и охраны окружающей среды;

- экспертиза транспортных проектов, организация экологического мониторинга деятельности предприятий ТК, прежде всего, в экологически уязвимых регионах;

- принятие комплексных мер по проверке состояния транспортных маршрутов, обеспечиванию пассивной безопасности.

Гармоничное и скоординированное развитие ТК, повышение управляемости в отдельных его секторах, а также обеспечение оптимального распределения финансовых и материальных ресурсов на развитие отрасли не представляется возможным без наличия современных высокоэффективных информационных систем отраслевого назначения. Для развития **комплексной информации ТК** в Концепции предусмотрена организация:

- мониторинга рынка транспортных услуг и объединенной информационной среды ТК на основе стыковки информационных комплексов различных видов транспорта;
- регулярного прогнозирования грузо- и пассажиропотоков на региональном, республиканском и международном уровнях, а также перспективного планирования и развития ТК и его отдельных элементов;
- сети логических центров, транспортно-экспедиционных опорных пунктов и т.п.

Современные **транспортные технологии**, такие, как мультимодальные перевозки и логистика, позволяют использовать синергетический эффект развития отдельных секторов ТК. Поэтому для обеспечения более энергичного роста национальной экономики в Концепции уделено особое внимание вопросам организации и развития этих технологий в Казахстане. Основными задачами по их эффективному внедрению названы:

- совершенствование транспортной инфраструктуры в ключевых пунктах непосредственного взаимодействия различных видов транспорта, создание в таких пунктах многофункциональных терминальных комплексов, информационных и логистических центров;
- обеспечение технического взаимодействия различных видов транспортного комплекса (тара, погрузочно-разгрузочное оборудование и т.д.) с учетом международного опыта;
- обеспечение организационного содействия

комбинированным и мультимодальным перевозкам, формированию сети операторов.

Главными задачами **региональной транспортной политики** (в рамках государственной) в Концепции определены формирование и укрепление экономической основы для самостоятельного экономического развития регионов с использованием преимуществ территориального разделения труда. Транспортный аспект региональной политики связан с улучшением транспортного обслуживания отдельных регионов, прежде всего, в сельской местности.

К функциям территориальных органов управления Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан отнесены эффективный контроль безопасности на транспорте, лицензирование предпринимательской деятельности, сертификация и аттестация объектов, видов деятельности и специалистов, контроль исполнения государственных программ и использования государственных средств, выделяемых на реализацию этих программ.

К функциям региональных органов управления транспортными системами местных исполнительных органов отнесены транспортная паспортизация, разработка и корректировка программ развития регионального транспорта, проведение конкурсов на размещение заказов и заключение договоров, на выполнение работ по развитию транспорта, финансирование этих работ, организация информационных служб и т.д.

Приоритеты взаимодействия с местными управлениями предложено сосредоточить на решении региональных транспортных проблем (убыточные пассажирские перевозки, создание соответствующей региональным особенностям нормативной правовой базы, привлечение инвестиций из нецентрализованных источников для реализации локальных транспортных проектов и т.п.). В Концепции определен круг основных вопросов, касающихся разработки и реализации региональных программ. К ним относится следующее:

- финансирование из местного бюджета и привлечение инвестиций на строительство, ремонт и содержание автомобильных дорог местного значения и подъездных путей, задействованных в межрегиональных экономических связях;

- координация работы со структурными подразделениями центральных исполнительных органов по развитию малого бизнеса, конкурентной среды, придорожного сервиса, привлечению безработных к общественным работам;

- оказание содействия при проведении сертификации, стандартизации и осуществлении контрольно-надзорных функций на транспорте;

- предоставление информации о состоянии транспортно-коммуникационного комплекса в регионах.

Очевидно, что наиболее сложные проблемы лежат в области консолидации действий и обеспечения гармоничного развития разных секторов ТК. Это направление практически полностью охватывает все остальные и связано, по сути, с государственным вмешательством в деятельность многих самостоятельно хозяйствующих субъектов рынка. Здесь требуется искать и соблюдать чувствительный баланс частных и общественных интересов.

Усиление регулятивных функций государства должно быть нацелено на освобождение автотранспортного рынка от некомпетентных участников, повышение качества транспортного обслуживания и снижение ущерба, возникающего в результате дорожно-транспортных происшествий и загрязнения окружающей среды. При этом во избежание различных коррупционных популяций, разрешительная деятельность должна максимально использовать преимущества свободного предпринимательства для всех вовлеченных в нее участников.

Автомобильные перевозки Казахстана в условиях еще неокрепшей рыночной экономики нуждаются в действенной государственной поддержке, в первую очередь, в вопросах, связанных с обновлением парка транспортных средств современными грузовыми автомобилями и автобусами, снижением размеров и совершенствованием систем налогов и сборов при их приобретении и в процессе эксплуатации, наведением честного порядка в функционировании, ограничением и упрощением действий разрешительной системы в сфере международных перевозок, ликвидации разного рода нефизических барьеров на маршрутах перевозок.

Обеспечение государственной поддержки автотранспортников и транспортной отрасли в целом является, по существу, базовым условием эффек-

тивного развития рынка транспортных услуг в республике.

При этом эффективность функционирования транспортного комплекса в масштабе страны, в решающей мере, предопределяется совершенством экономических и правовых методов и средств государственного регулирования деятельности элементов данного комплекса.

Обеспечить соответствующие условия для действенного государственного регулирования в сфере автомобильных перевозок и защиты интересов отечественных предпринимателей в этом секторе транспортной деятельности призвана, в первую очередь, законодательная система государства.

Законом «О транспорте Республики Казахстан» (утвержден Указом Президента Республики Казахстан от 21.09.94 г.) определено, что транспорт основывается на многообразных формах собственности. При этом все собственники транспорта равны и пользуются одинаковой защитой Закона.

Дальнейшую конкретизацию вопросы правовой защиты автоперевозчиков получили в Законе «Об автомобильном транспорте РК», утвержденном Указом Президента РК от 04.07.03 г.

Этим документом определены следующие основные задачи и функции государственного регулирования в сфере деятельности автомобильного транспорта:

- защита законных прав и интересов физических и юридических лиц, а также национальных интересов государства;
- создание условий для конкурентоспособности отечественных перевозчиков на рынке международных автомобильных перевозок;
- защита внутреннего рынка автомобильных перевозок;
- обеспечение развития инфраструктуры автотранспорта;
- создание условий для обеспечения потребностей экономики и населения в перевозках и иных работах и услугах автотранспорта.

Таким образом, действующее транспортное законодательство весьма определено ориентировано на поддержку, защиту прав и интересов автомобильного перевозчика. Причем, Закон «Об автомобильном транспорте РК» обязывает должностные лица уполномоченных государственных органов «осуществлять контроль за соблюдени-

ем законодательства РК в сфере автомобильного транспорта».

При этом осуществление такого контроля за надлежащим соблюдением законодательства об автомобильном транспорте возложено на Комитет транспортного контроля Минтранскома Республики Казахстан и другие государственные структуры (включая дорожную полицию, таможенные органы, пограничную службу и т.п.) соответственно в пределах их правовой компетенции.

В деле радикального совершенствования взаимоотношений государства и бизнеса, защиты общенациональных интересов и поддержки частной инициативы в автотранспортном секторе экономики правомерен следующий концептуальный подход.

В основе всех действий должен незыблемо соблюдаться генеральный принцип свободы предпринимательской деятельности, который означает равную для всех субъектов рынка возможность предложения транспортных и связанных с транспортом услуг на коммерческой основе. Такая возможность должна реализовываться через систему законодательного закрепления всеобщего права, существующего объективно, независимо от воли правообладателей. Вместе с тем, возможность пользования таким правом должна возникать у субъекта только после прохождения им процедуры оформления права. Выполнение данного требования обеспечит соответствие любого субъекта автотранспортного рынка общедоступному уровню установленных в Республике Казахстан требований, которые, в свою очередь, должны:

- обеспечивать регламентированное качество предоставляемых услуг;
- гарантировать безопасность для жизни и здоровья граждан, а также окружающей среды;
- предусматривать полное возмещение материального ущерба в случае возникновения такового в результате деятельности любого субъекта рынка;
- быть гармонизированными с международной практикой в области транспорта и коммуникаций.

Необходимым условием справедливости процесса предоставления права на оказание транспортных и связанных с ними услуг должно стать

закрепление следующих основополагающих принципов процедурной деятельности уполномоченного органа.

Принцип **законности**, который предполагает связанность этого органа со всеми другими уполномоченными государственными органами, должностными лицами и правообладателями норм национального законодательства. При этом все ведомственные нормативные акты должны находиться в рамках компетенции соответствующих уполномоченных органов и не должны противоречить основной идее, принципам и нормам актов, имеющих законодательное преимущество. Применение норм права должно быть единообразным и не допускающим произвольного их толкования.

Принцип **публичности и равноправия**, который предполагает явочный характер оформления права, недопустимость отказа в предоставлении права по мотивам нецелесообразности, непредусмотренным законодательством или иным мотивам субъективного свойства. Процесс получения права должен быть открытым и прозрачным, а требования к лицам, заинтересованным в его получении, должны быть минимизированы.

Принцип **платности**, который предполагает обязанность субъекта, заинтересованного в оформлении своего права, вносить плату, используемую государством на содержание соответствующего аппарата, развитие нормативной базы, обучение кадров, осуществление надзорных функций и т.п. Размер платы за оформление права должен быть ограничен, а порядок ее взимания – четко регламентирован.

Принцип **профессиональной компетентности**, который предполагает разграничение и закрепление полномочий ведомственных уполномоченных органов, связанных с деятельностью на транспорте. Кроме того, принцип профессиональной компетентности предполагает организацию постоянного обучения и повышения квалификации, а также контроль профессиональной деятельности персонала всех уполномоченных органов.

Совершенно очевидно, что сложившийся в Республике Казахстан рынок транспортных услуг следует развивать в направлении повышения профессионализма его участников. В связи с этим, процедурный порядок оформления права

на занятие тем или иным видом деятельности должен обеспечивать эффективный отбор участников, стремящихся предоставлять на нем соответствующие услуги. В интересах поддержания баланса между спросом и предложением в транспортном секторе экономики развиваемая система должна обладать способностью воздействия на распределение предложений в пространстве и во времени.

Обширный опыт развитых стран подсказывает, что для обеспечения стабильного функционирования и развития автотранспортного сектора приоритеты регулирующих воздействий государства должны быть сосредоточены на следующем:

- упорядочении деятельности в области грузовых и пассажирских автоперевозок во всех видах сообщений, при этом особое внимание потребует уделить перевозкам крупногабаритных и опасных грузов;
- экспедировании грузов, осуществляемом как юридическими, так и физическими лицами, поддержке и развитию мультимодальных перевозок и логистики в Казахстане;
- вопросах технической эксплуатации автотранспортной техники и, прежде всего, техническом обслуживании и ремонте подвижного состава, контроле технического состояния АТС;
- производстве и распределении топливосмазочных материалов, содержании и эксплуатации заправочных станций.

В интересах обеспечения максимума свобод предпринимательской деятельности и минимизации требований к хозяйствующим субъектам, проявляющим инициативу на рынке, государственное регулирование должно ограничиваться:

- лицензированием отдельных видов деятельности;
- сертификацией отдельных видов товаров, продукции и услуг;
- администрированием этих процедур;
- созданием режимов наибольшего экономического благоприятствования сертифицированным продукцией и услугам;
- привлечением к дифференцированной (по степени общественной значимости, опасности для здоровья и жизни граждан, состояния окружающей среды и т.п.) ответственности лиц, осуществляющих указанные виды деятельности без соответствующих разрешений.

Памятуя об отмеченной выше межведомственности, представляется целесообразным сосредоточить государственное регулирование предпринимательской деятельности на транспорте в одном специально уполномоченном органе. По характеру выполняемых задач, специализации, оснащенности оборудованием и кадрами эти функции более всего подходят для уже существующей государственной структуры управления – Комитета транспортного контроля МТК.

Постановлением Правительства Республики Казахстан «Вопросы Комитета транспортного контроля Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан» (от 08.09.99 г.) КТК определен ведомством, осуществляющим специальные исполнительные и контрольно-надзорные функции, а также межотраслевую координацию в сфере транспорта.

КТК имеет свои территориальные подразделения во всех областях, а также в городах Астане и Алматы, выполняющие функции государственного регулирования и контроля деятельности предприятий и индивидуальных предпринимателей на региональных рынках транспортных услуг, а также соблюдения транспортного законодательства в РК иностранными перевозчиками.

На КТК также возложено:

в отношении потребителей транспортных услуг:

- защищать их права касательно качества предоставляемых услуг, применять санкции к производителям транспортных услуг общего пользования за отказ в обслуживании «невыгодных» потребителей или за другие нарушения правил обслуживания, установленных для данного вида транспортной деятельности;

- обеспечивать правилами, нормами, стандартами, номинальными тарифами и иной нормативной документацией, определяющей порядок функционирования всех видов транспорта, независимо от форм собственности и ведомственной принадлежности;

- обеспечивать, совместно с другими органами административного и технического надзора, безопасность и экологическую чистоту транспортного процесса;

- осуществлять контроль за соблюдением тарифной политики, равной для всех потребителей

транспортных и связанных с транспортом сервисных услуг;

в отношении производителей транспортных услуг (перевозчиков):

- обеспечивать правилами, нормами, стандартами и иной нормативной документацией, определяющей порядок функционирования автотранспорта, независимо от форм собственности и ведомственной принадлежности;

- обосновывать, подготавливать и осуществлять (совместно с исполнительными органами) меры по экономической, административной и иной поддержке в случае оказания социально значимых услуг или услуг по ликвидации чрезвычайных ситуаций;

- обеспечивать защиту рынка от субъектов, не имеющих права присутствия на этом рынке, или недобросовестной конкуренции, построенной на получении преимущества за счет нарушения установленных правил обслуживания потребителей.

Изложенные основы концепции по совершенствованию управления автомобильным транспортом и усилению при этом роли государства базируются на основных правовых актах Республики Казахстан (Гражданский и Административный Кодексы, Законы «О транспорте», «О защите прав потребителей», «Об индивидуальном предпринимательстве», «О защите и поддержке частного предпринимательства», «О сертификации», Указ Президента, имеющий силу закона, «О лицензировании», Постановлении Правительства «О мерах по развитию и совершенствованию организации международных автомобильных перевозок в Республике Казахстан» и другие правовые документы Республики Казахстан). Вместе с тем, концепция предполагает дальнейшее расширение правового поля, причем, не только путем внесения изменений и дополнений в уже действующие законы, но и введения в действие новых правовых и нормативных актов.

Одним из наиболее действенных и широко применяемых методов регулирования рынка автотранспортных услуг является лицензирование путем выдачи специальных разрешений – лицензий, дающих право на занятие соответствующим видом деятельности. При этом, например, во всех государствах ЕвроСоюза лицензирование автомобильных перевозок базируется на Дирек-

тиве 96/26/ЕС¹, являющейся одной из составляющей Европейского автотранспортного законодательства. Действует правило, согласно которому, если лицензия действительна в одном из государств – участников ЕвроСоюза, то она действительна и во всех других государствах союза.

Директива устанавливает минимальные требования (стандарты) по допуску к профессиональной деятельности путем определения критериев надежности финансового положения и профессиональной компетенции перевозчиков. Требования Директивы 96/26/ЕС применяются ко всем хозяйствующим субъектам, осуществляющим пассажирские или грузовые перевозки по найму или за вознаграждение с использованием АТС, имеющих более восьми мест для сидения пассажиров или грузоподъемность которых превышает 3,5 тонн. На национальном уровне допускается освобождение перевозчиков от лицензирования, если они используют транспортные средства с максимально разрешенной грузоподъемностью от 3,5 до 6 тонн и если такие перевозчики заняты исключительно на внутренних перевозках и имеют лишь минимальное влияние на транспортный рынок по причине работы на коротких расстояниях.

Требование надежности считается обеспеченным, если перевозчик не имеет каких-либо серьезных нарушений действующего законодательства, признан пригодным для автотранспортной деятельности и не имеет серьезных нарушений в сфере профессиональной деятельности, касающихся: времени труда и отдыха водителей; весовых и габаритных параметров коммерческих транспортных средств; дорожной безопасности и безопасности транспортного средства, а также защиты окружающей среды и других правил.

Требования, относящиеся к финансовому положению перевозчика, сводятся к официальному подтверждению обладания им достаточными ресурсами, которые гарантируют самостоятельность его работы.

При этом под профессиональной компетен-

цией понимается обладание специфическими знаниями в следующих областях: гражданское законодательство, коммерческое законодательство, фискальное законодательство, коммерческое и финансовое управление предприятием, доступ к рынку, технические стандарты и аспекты технической эксплуатации АТС, дорожная безопасность.

Профессиональная компетенция определяется путем письменного тестирования, включающего вопросы с четырьмя вариантами ответа, а также выполнения письменных упражнений по учебным ситуациям, которые могут быть дополнены устным экзаменом.

Оценка результатов тестирования является положительной, если претендент по всем заданиям набирает, по крайней мере, 60% от общего числа возможных баллов.

От тестирования могут освобождаться обладатели некоторых университетских или технических дипломов, если темы тестирования охватываются таким дипломом. Кроме того, государства-участники ЕвроСоюза могут освобождать претендентов на внутренние перевозки от тестирования по международным вопросам.

Сертификат, выданный уполномоченным органом в соответствии с установленной формой, служит доказательством профессиональной компетенции перевозчика.

Говоря о зарубежном опыте лицензирования автотранспортной деятельности, можно отметить ряд преимуществ подобной регламентации. Прежде всего, лицензирование обеспечивает цивилизованное функционирование и развитие рынка автотранспортных услуг. Достигается это во-первых, за счет распространения лицензирования на грузовые и пассажирские перевозки. Во-вторых, для получения лицензии заявитель должен в рамках установленных процедур доказать свою профессиональную компетентность и финансовую состоятельность. В-третьих, лицензии являются, как правило, платными и выдаются на ограниченный срок действия с тем, чтобы сохранялась возможность постоянного обновления рынка.

Наряду с лицензированием в ряде стран, включая США, создание новых автотранспортных предприятий общего пользования допускается только с разрешения соответствующего цент-

¹ Последнее изменение Директивы 98/76/ЕС по допуску к деятельности автоперевозчиков и операторов пассажирских автоперевозок и взаимном признании дипломов, сертификатов и других формальных доказательств квалификации, направленных на облегчение того, чтобы такие операторы имели право свободно участвовать во внутренних и международных перевозочных операциях.

рального государственного органа. Таким образом, поддерживается необходимый уровень конкуренции в отрасли.

В Казахстане необходимость введения лицензирования автотранспортной деятельности возникла в результате ликвидации правовой основы вертикальной административно-командной системы управления автомобильным транспортом. В 1992 г. в Законе «О государственных предприятиях» впервые была введена правовая основа лицензирования коммерческо-предпринимательской деятельности по перевозкам пассажиров и грузов железнодорожным, морским, воздушным, автомобильным и речным транспортом².

Механизм реализации этого Закона был определен Положением «О лицензировании коммерческо-предпринимательской деятельности, связанной с осуществлением перевозок пассажиров и грузов на автомобильном транспорте в РК», утвержденным Правительством в апреле 1993 г., которым предусматривалось лицензирование перевозочной деятельности, а также осуществление государственного контроля за соблюдением транспортного законодательства, правил безопасности и экологических требований при эксплуатации всех видов транспорта.

Следует отметить, что лицензирование перевозочной деятельности на автомобильном транспорте сначала было введено только для юридических лиц. Затем через полгода было введено лицензирование и для физических лиц, что было вызвано появлением на рынке автотранспортных услуг значительного количества индивидуальных предпринимателей, которые не всегда обеспечивали качество обслуживания и безопасность перевозки.

Таким образом, лицензирование перевозочной деятельности автомобильным транспортом началось задолго до принятия специального Закона «О лицензировании» (17.04.95 г.), в котором были приняты основные принципы лицензирования, виды и формы лицензий, а также перечень видов деятельности, подлежащих обязательному лицензированию.

В развитие этого Закона постановлением³ было утверждено новое «Положение о порядке и

условиях лицензирования перевозок пассажиров и грузов на автомобильном транспорте в РК», а также «Квалификационные требования к субъектам, занимающимся перевозкой пассажиров и грузов на автомобильном транспорте». Этими документами предусматривались условия и порядок выдачи лицензий и документов, выдаваемых на каждую транспортную единицу (лицензионных карточек), подтверждающих наличие лицензии.

С целью упорядочения допуска на регулярные городские и пригородные маршруты автоперевозчиков, имеющих соответствующий подвижной состав и отвечающие более высоким требованиям, в 1998 г. в вышеуказанное положение было внесено дополнение, которое предусматривало следующее: «Юридические и физические лица, осуществляющие пассажирские перевозки на городских и пригородных маршрутах, в том числе маршрутных такси, обязаны получить свидетельство, подтверждающее заключение контракта на право осуществления пассажирских перевозок на определенном городском или пригородном маршруте (маршрутах)».

Однако, в связи с многочисленными нареканиями предпринимателей на неправомерные действия контролирующих органов в части их вмешательства в хозяйственную деятельность, в 1998 г. вышел Указ Президента РК «О защите прав граждан и юридических лиц на свободу предпринимательской деятельности». В результате в 1999 г. были внесены изменения в Закон РК «О лицензировании» и в «Положение о порядке и условиях лицензирования перевозок пассажиров и грузов на автомобильном транспорте», касающиеся отмены лицензирования внутриреспубликанских перевозок пассажиров и грузов (кроме опасных).

В итоге, с 1999 г. по настоящее время лицензирование перевозочной деятельности на автомобильном транспорте ограничено международными перевозками пассажиров и грузов, а также перевозками опасных грузов. Обеспечение гарантий качества и безопасности пассажирских перевозок предполагалось реализовать через свидетельства или контракты, выдаваемые перевозчикам (юридическим и физическим лицам) уполномоченными органами, ответственными за организацию работы городского пассажирского

² Закон РК «О внесении дополнений в Закон КазССР «О предприятиях в КазССР» от 23.12.92 г.

³ Постановление Правительства РК №1621 от 25.12.96 г.

транспорта. Каких-либо иных механизмов, ограничивающих допуск на транспортный рынок, не предусматривалось.

Ослабление лицензионной деятельности на транспорте являлось тактическим ходом в рамках продвижения рыночных преобразований в этой отрасли. Основная идея такого решения была направлена на ограничение вмешательства государственных чиновников в развитие частного бизнеса. Предоставляя, таким образом, более полную свободу для развития предпринимательской инициативы в транспортном секторе, государство дало возможность достаточно быстро «стать на ноги» большому количеству частных перевозчиков. Однако, по мере развития рынка, во все большей степени стали проявляться проблемы иного свойства. Наиболее очевидными из них являются:

- размытость общепринятых критериев качества перевозки;
- практически полное отсутствие защиты клиента от некомпетентности перевозчика;
- упомянутые ранее недопоступления средств в бюджет из-за процветания неофициальной перевозочной деятельности;
- высокий уровень дорожно-транспортных происшествий, загрязнения природной среды и другие негативные социальные последствия.

С учетом международного опыта ЗАО НИИ ТК подготовило и представило Министерству транспорта и коммуникаций соответствующие предложения, которые нашли свое отражение в рамках общей концепции развития государственной транспортной политики.

На сегодня сохраняются определенные проблемы в части регулирования допуска автоперевозчиков Казахстана на рынок международных транспортных услуг. За годы своей независимости республика присоединилась к 33 международным конвенциям и соглашениям, регулирующим международные автомобильные перевозки, в развитие которых заключено еще около 30 двусторонних соглашений с различными государствами. Однако эти вопросы до настоящего времени не получили отражения в программах вузов Казахстана по подготовке специалистов автомобильного профиля. В результате лишь небольшая часть автомобилистов-международников, членов союза КазАТО, в Учебном центре которого изучают со-

держание и правоприменение этих документов, знает об их существовании, что не учитывается при лицензировании перевозок грузов в международном сообщении. И это при том, что многие страны, особенно в зоне Европейского Союза, ежегодно повышают требования к профессиональной компетентности иностранных автоперевозчиков с целью защиты окружающей среды, собственности, жизни и здоровья своих граждан. Все это ослабляет государственные позиции при выполнении международных конвенций и межправительственных соглашений, участником которых является Республика Казахстан.

1.8 Актуальные аспекты повышения безопасности дорожного движения и снижения негативного воздействия автотранспорта на окружающую среду

Как известно, одним из важнейших аспектов транспортной политики любого цивилизованного государства является поддержка, неуклонное улучшение и совершенствование условий для обеспечения безопасности дорожного движения.

В силу своей специфики автомобильный транспорт представляет серьезную угрозу для жизни, здоровья и имущества граждан. По числу погибших, отнесенных к 1 млн. пассажиро-километров, этот вид транспорта в 12 раз опаснее морского или речного, в 3 раза железнодорожного и в 1,5 раза воздушного транспорта. Данные Всемирной Организации Здравоохранения (ВОЗ) свидетельствуют, что среди причин смертности населения дорожно-транспортные происшествия (ДТП) занимают третье место в мире после онкологических и сердечно-сосудистых заболеваний. Для людей в возрасте до 34 лет ДТП являются причиной смерти номер один.

Согласно различным международным исследованиям, возникновение ДТП обуславливается тремя основными причинами. Это так называемый человеческий фактор, состояние дороги и ее окружения и техническое состояние АТС.

По результатам изучения более 16 тыс. ДТП

**Ранжирование основных причин дорожно-транспортных происшествий
по данным различных исследований (доля в процентах)**

Источники информации		Человеческий фактор	Дорога и ее окружение	Транспортное средство	Итого
1	Университет штата Индиана (США) (пределы значений причин в %)				
	«уверено»:				
	от	64	12	4	80
	до	71	19	5	95
	«уверено» + «вероятно»: более	90	35	20	145
	Среднее значение (при итогов = 100%)	72	20	8	100
2	По данным исследований финских специалистов в области ДТП	100	50	25	175
3	По материалам PIARC (1999 г.): а) ДТП, так или иначе связанные с соответствующими причинами	90	30	10	130
	в том числе: связанные конкретно с воздействием только данных причин	60	5	5	75
4	Казахстанская дорожная статистика в среднем за 1996–2002 гг.	91,9	4,4	3,7	100

в США, Университет штата Индиана ранжировал причины аварий следующим образом (см. табл. 1.8.1.).

Различные национальные и международные страховые компании имеют подтверждающие материалы о том, что в разных странах от 7 до 25 % процентов фатальных происшествий на автомобильных дорогах были связаны с проблемами безопасности АТС. При этом в развивающихся странах доли таких факторов, как «транспортное средство» и «дорога и ее окружение» эксперты оценивают выше, чем в развитых странах мира.

Обобщенное представление о структуре причин ДТП из разных источников дают показатели, приведенные в таблице 1.8.1.

В Республике Казахстан ситуация на автомобильных дорогах в течение длительного времени остается достаточно напряженной. Дорожная статистика показывает, что в ДТП ежедневно погибает 10-12 человек и более 40 человек получает тяжелые увечья. На каждую тысячу единиц транспортных средств приходится в среднем 61 ДТП.

Положение усугубляет тот факт, что в Казахста-

не сложился высокий уровень тяжести последствий ДТП. На каждые 100 раненых в республике погибает до 20 человек, в то время как в других странах мира этот показатель значительно ниже. Так, в США на 100 раненых погибает 1,3 человека; в Англии – 1,7; в Германии – 2,2; в странах Восточной Европы – 4,5 человек. Учитывая низкую плотность населения при весьма невысоком уровне автомобилизации в республике, имеются серьезные проблемы в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Анализ дорожной статистики показывает, что 3/4 ДТП происходит в городах и населенных пунктах республики, а на ночное и сумеречное время приходится более 65% всех дорожных происшествий. Среди общего количества ДТП более 1/4 совершают молодые водители, не имеющие надежных навыков вождения. Доля ДТП по видам транспорта сложилась в среднем на следующем уровне: по пассажирскому автотранспорту – 67%, по грузовым автомобилям – 23% и по прочим видам дорожно-транспортной техники – 10%.

Доля основных причин по Казахстану за 1996–2002 гг. ДТП

Годы	Вина водителей	Вина пешеходов	Состояние дорог	Техническое состояние АТС	Прочие
1998	87,8	9,1	1,7	1,1	0,3
1999	83,2	9,5	3,3	2,2	1,8
2000	81,9	9,3	4,3	2,6	1,9
2001	82,1	9,0	3,5	2,8	2,6
2002	82,1	9,3	4,2	2,9	1,5

Таблица 1.8.3

Структура ДТП по вине водителей, %

Годы	Низкий уровень квалификации	Другие грубые нарушения ПДД	Превышение скорости движения	Нетрезвое состояние	Прочее
1998	28,6	28,0	18,4	16,9	8,1
1999	30,6	31,0	19,4	18,8	0,2
2000	30,4	27,0	20,7	19,8	2,1
2001	28,8	24,6	22,8	21,2	2,6
2002	30,3	23,0	23,2	21,7	1,8

Казахстанская дорожная статистика также свидетельствует о преобладающей роли в возникновении ДТП человеческого фактора (см. табл. 1.8.2).

При этом следует заметить, что прогрессирующее ухудшение состояния автомобильных дорог в Казахстане едва ли может способствовать снижению этого фактора в возникновении ДТП. А низкая доля ДТП по причинам неудовлетворительного технического состояния автомобилей, видимо, говорит о недостаточном профессионализме сотрудников дорожной полиции, расследующих происшествия на автомобильных дорогах. Естественно, что такое положение никак не может способствовать обеспечению с безопасностью дорожного движения.

Распределение ДТП по причинам, обусловленным виной водительского персонала, приведено в таблице 1.8.3. Здесь преобладает низкий уровень квалификации водителей. Процент ДТП по этой причине наиболее высок и на протяжении последних 5 лет держится на достаточно стабильном уровне. Далее следуют грубые нарушения Правил дорожного движения (ПДД). Прежде всего, это относится к проезду перекрестков, в том числе на запрещающие сигналы светофоров, неправильному маневрированию, превышению

скорости движения и т.п. Доля ДТП, связанная только с последним видом нарушения, сопоставима со всеми остальными в рассматриваемой группе. И, наконец, 1/5 аварий совершается водителями в нетрезвом состоянии. Причем, доля таких ДТП имеет тенденцию к росту.

Видимо нелишне отметить, что в Казахстане отсутствует четко оговоренные и прописанные в нормативно-правовых документах понятия «ДТП», «пострадавший в ДТП», «раненый в результате ДТП», «погибший в результате ДТП» и т.п.

Например, в европейских странах к ДТП относят чрезвычайное событие, имевшее место или начало своего происхождения на дорогах общего пользования и повлекшее за собой гибель или ранение людей. Раньше в СССР и сейчас в Казахстане ДТП трактуется более широко. К такому событию причисляют происшествия, возникшие в процессе движения транспортных средств и повлекшие за собой гибель или телесные повреждения людей, а также материальный ущерб на оговоренную сумму.

В большинстве стран принято унифицированное понятие «погибший в результате ДТП». Таковым считается любое лицо, непосредственно вовлеченное в происшествие и скончавшееся на месте или

умершее от его последствий в течение нескольких последующих суток. Например, во Франции погибшими считаются лица, смерть которых наступила в течение 7 дней с момента транспортного происшествия; в Японии этот срок ограничен 24 часами. Специальные исследования на этот счет показывают, что фатальные исходы на месте ДТП или во время транспортировки в больницу составляют только 65%. В последующие 3 дня количество погибших в результате ДТП возрастает до 88%, а в течение 30 дней достигает 97%.

«Раненым в результате ДТП» обычно считается любое лицо, получившее телесное повреждение любой степени тяжести в результате такого чрезвычайного происшествия. По классификации ЕЭК ООН, к тяжелым ранениям относятся различные переломы, сотрясения мозга, разрывы внутренних органов, серьезные резанные и рваные раны, общий тяжелый шок и иные опасные повреждения, требующие госпитализации пострадавшего. К легким ранениям относятся второстепенные повреждения, например, вывихи, растяжения и ушибы. При этом к категории «раненый» относят всех тех, кто по причине ДТП обратился за медицинской помощью или нуждался в ней. В бывшем СССР к раненым в ДТП относились только лица, получившие телесные повреждения и нуждающиеся в стационарном или амбулаторном лечении. Очевидно, что такая практика сохраняется в настоящее время и в Казахстане.

Из-за разности в подходах, в Казахстане учитывается большее количество инцидентов, квалифицируемых как ДТП, чем это имело бы место, если бы применялись, например, европейские правила. С другой стороны, число пострадавших, отнесенных к категории «раненый», в республике значительно меньше. Этим, в частности, объясняется значительно более высокий показатель тяжести последствий ДТП (количество погибших на 100 раненых), чем в развитых странах мира.

Имеется очевидная необходимость дальнейшего совершенствования и унификации системы дорожной статистики в республике. Это обусловлено как потребностью в развитии правовых отношений в обществе, так и необходимостью получения более объективных сравнительных оценок по обеспечению безопасности дорожного движения в республике со сложившимся уровнем в развитых странах мира.

Основополагающим законом в области дорожного движения в Казахстане является Закон «О безопасности дорожного движения», принятый 15.07.96 г. Согласно статье 3 данного Закона, основными принципами обеспечения безопасности движения являются:

- системный подход к обеспечению безопасности дорожного движения транспорта;
- приоритет ответственности государства за обеспечение безопасности дорожного движения над ответственностью граждан, участвующих в дорожном движении;
- приоритет жизни и здоровья граждан, участвующих в дорожном движении, над экономическими результатами хозяйственной деятельности;
- соблюдение интересов граждан и государства при обеспечении безопасности дорожного движения.

Сформированная в Казахстане государственная система обеспечения безопасности дорожного движения охватывает практически все основные направления деятельности в этой сфере. Она учитывает достижения мировой практики в области обеспечения безопасности дорожного движения, и полностью согласована с международными Конвенциями о дорожном движении, о дорожных знаках и сигналах, а также с рядом других конвенций и соглашений, к которым присоединился Казахстан.

Вторым по значимости нормативно-правовым актом, регулирующим взаимоотношения участников дорожного движения и призванным обеспечивать их безопасность на дорогах, являются «Правила дорожного движения», которые исходят из современных достижений мировой практики относительно методов и средств предупреждения ДТП.

Для смягчения негативного влияния человеческого фактора на безопасность дорожного движения используются различные подходы к повышению культуры поведения на дорогах. Среди них традиционные меры по обучению подрастающего поколения в дошкольных и учебных заведениях, пропаганда безопасности дорожного движения через средства массовой информации и ужесточение мер административного воздействия к нарушителям «Правил дорожного движения». Для обеспечения адекватных мер административного воздействия к виновникам возникно-

вения ДТП в Казахстане введены в действие такие регламентирующие документы, как «Новый Кодекс правовых взаимоотношений между всеми участниками дорожного движения», «Кодекс административных мер за правонарушения на транспорте» и др.

В целом правовая среда, развиваемая в Казахстане, содержит необходимые предпосылки для снижения уровня аварийности на автомобильных дорогах и негативных последствий ДТП.

Предпринимаются меры по укреплению дисциплины на транспорте, в том числе путем совершенствования контроля технического состояния АТС, правил их эксплуатации, обслуживания и ремонта. Однако до сих пор такая деятельность происходит больше в административной плоскости. Так, Министерством внутренних дел пересматриваются и адаптируются к реалиям сегодняшнего дня «Положение о Государственном техническом осмотре транспортных средств», «Положение об инструментальном контроле технического состояния транспортных средств» и ряд других нормативных документов. Ведется поиск новых форм государственной инспекции АТС на предмет соответствия их установленным требованиям.

Одним из важнейших аспектов деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения является поддержание и развитие транспортной инфраструктуры, прежде всего, автосервиса и автомобильных дорог.

В автосервисном секторе необходимо развивать и расширять применение «Системы сертификации услуг по техническому обслуживанию автомобилей» с тем, чтобы вытеснить с рынка субъектов хозяйственной деятельности, предоставляющих некачественные, непрофессиональные услуги или услуги не в полном объеме.

К сожалению, реструктуризация и приватизационные процессы в дорожной отрасли значительно обострили существовавшие на гигантских просторах республики проблемы. Сейчас только на основных транспортных магистралях ежегодно фиксируется более 70 тыс. крупных дефектов дорожного покрытия, повреждений дорожных знаков и средств регулирования.

Прогнозная модель на 2001–2005 гг., построенная с учетом перспектив развития автомобильного парка, автодорожной сети и автосервиса

предполагает лишь незначительное снижение количества ожидаемых ДТП. Поэтому для дальнейшего развития системы безопасности дорожного движения в Республике Казахстан необходимо максимально использовать опыт стран с высоким уровнем автомобилизации.

По мнению зарубежных экспертов, снижение уровня аварийности достигается созданием и устойчивым функционированием специальных программ, государственных и общественных организаций, работающих в области обеспечения безопасности дорожного движения. Они призваны координировать и планировать деятельность по предупреждению аварийности, разработке правовых норм, стандартов и рекомендаций для государственных структур. Более того, такие организации могут проводить целенаправленные научные исследования и проектные изыскания, вести статистический учет и анализ ДТП, осуществлять информационное обеспечение заинтересованных министерств и ведомств, пропаганду правил безопасности дорожного движения в обществе. Уже с середины 70-х гг. такая деятельность все больше приобретает международный характер.

Вопросами предотвращения аварийности на автомобильном транспорте занимаются свыше 30 различных международных организаций. В рамках ООН вопросы безопасности дорожного движения относятся к компетенции Комитета по внутреннему транспорту Европейской Экономической Комиссии.

Опыт ведущих стран мира показывает, что существенное влияние на снижение уровня аварийности оказывают:

- совершенствование законодательства в области обеспечения безопасности дорожного движения и правоприменительной деятельности дорожной полиции;
- развитие дорожной сети, совершенствование дорожных покрытий, внедрение современных методов регулирования дорожным движением;
- улучшение технического состояния и конструкций АТС;
- совершенствование служб по оказанию медицинской помощи пострадавшим;
- совершенствование образовательного процесса.

К сожалению, в казахстанском законодательст-

ве права, обязанности и ответственность таких участников дорожного движения, как службы по содержанию и ремонту автомобильных дорог, а также дорожной полиции не определены в полной мере, замыкая тем самым всю ответственность за состояние безопасности дорожного движения только на водителях и пешеходах.

К основным мероприятиям по улучшению условий дорожного движения относят строительство и обустройство автомобильных магистралей, реконструкцию сложившейся улично-дорожной сети в соответствии с изменениями транспортных потоков, внедрение современных методов регулирования дорожным движением, повышение уровня информирования участников дорожного движения, пространственно-временное разделение транспортных и пешеходных потоков, изменение скоростных режимов движения и т.п.

Сложившаяся в Казахстане междугородная автоторожная сеть является достаточно оптимальной. Поэтому строительство новых значимых автомобильных дорог сейчас ведется в ограниченных масштабах. Вопросы же реконструкции имеющихся автомобильных дорог остаются крайне актуальными.

Текущие реабилитационные работы связаны преимущественно с восстановлением дорожных покрытий, их ровности, а также с ремонтом различных дорожных сооружений (мостов, путепроводов и т.д.); реже работы связаны с реконструкцией участков автомобильных дорог, на которых наблюдается повышенная аварийность, с оснащением их техническими средствами, обеспечивающими изменение траекторий и режимов движения транспортных средств; и практически нет проектов по реконструкции автомобильных дорог, в основе которых лежала бы необходимость увеличения пропускной способности или снижения чрезмерной интенсивности движения АТС по ним.

В целях улучшения условий дорожного движения происходит совершенствование средств информационного обеспечения, появляются новые дорожные знаки и разметка. Причем, под воздействием процессов глобализации осуществляется их унификация на основе общепонятных пиктограмм.

Особенно актуальна и ответственна организа-

ция дорожного движения в городах. Практика современных мегаполисов подсказывает, что это требует разработки и реализации комплексных программ развития транспортных схем. Упор должен делаться на развитие автоматизированных систем управления дорожным движением, функциональное разграничение улично-дорожной сети на скоростные автомагистрали для быстрого доступа из одного района в другой и пропуска транзитных транспортных средств, зон ограниченного движения транспорта и пешеходных зон, велосипедных дорожек и т.д. В качестве одного из важных путей разгрузки городов от транспортных потоков следует рассматривать ограничение использования легковых автомобилей, находящихся в личной собственности, с созданием приоритетов для транспорта общего пользования.

Для большинства казахстанских городов подобные проблемы – дело будущего. Однако для крупнейшего мегаполиса республики, г. Алматы, организация дорожного движения является актуальной проблемой уже сегодня.

Конструкции современных АТС, особенно их систем и агрегатов, обеспечивающих активную безопасность, достигли достаточно высокого совершенства. Поэтому приоритет смещается в область обеспечения технического состояния автомобилей во время их эксплуатации. Для стран с развитой автомобилизацией это является важнейшей государственной задачей, которая решается посредством постоянного совершенствования процедур периодической государственной инспекции АТС.

В Казахстане этому призвано способствовать развитие «Системы сертификации услуг по техническому обслуживанию автомобилей». Это тем более важно, когда в республике недостаточно развита система фирменного обслуживания автомобилей, весьма ограничена материально-техническая база по инструментальной оценке технического состояния автотранспортной техники и в целом недостаточно высок уровень квалификации специалистов соответствующего профиля.

В значительной степени снижение тяжести последствий ДТП зависит от оперативности оказания медицинской помощи. Для ее повышения следует развивать средства придорожной связи, что весьма не просто сделать в условиях Казах-

стана. Специальный вопрос возникает по усилению служб скорой медицинской помощи за пределами населенных пунктов, более тесной координации ее действий с дорожной полицией, службами по чрезвычайным ситуациям. Устранение последствий ДТП нередко требует привлечения специальной техники для извлечения пострадавших из автомобиля. Сейчас такая техника получила широкое распространение в развитых странах, и накопленный там опыт может оказаться полезным для казахстанских специалистов.

Как уже отмечалось, большую роль в возникновении ДТП играет уровень и квалификация водительского персонала. Недостаточные теоретические знания и ограниченная практика езды при обучении водителей не способствуют разрешению проблем аварийности на транспорте. Отсюда вывод – необходимо менять учебно-производственный процесс подготовки и переподготовки (последняя сейчас, кстати, практически не осуществляется) водительских кадров. Ведется разработка принципиально новых учебно-методических материалов, которые будут предназначаться не только для водителей, но и для других участников транспортного процесса – экспедиторов, диспетчеров, механиков, юристов транспортного профиля и т.п.

Существенную роль в подготовке населения к активному положительному участию в улучшении ситуации в дорожном движении и снижении количества ДТП играют пропагандистские мероприятия, дополняющие обучение участников дорожного движения всех категорий. Обращает на себя внимание то обстоятельство, что при их проведении через средства массовой информации следует учитывать особенности восприятия информации человеком. Так, в благополучных странах качество телепередач по тематике безопасности дорожного движения предварительно оценивают специалисты-психологи. В основу пропагандистской деятельности закладываются такие моменты и отношение к проблемам безопасности, которые актуальны в общественном сознании по результатам специальных социологических опросов.

Одним из важных аспектов снижения опасности автотранспорта для человека является решение проблем выбросов в атмосферу вредных веществ.

В условиях низкой плотности населения, казалось бы, природная среда Казахстана должна хорошо сохраняться. Однако это не совсем так. На

гигантских, в географическом смысле, территориях осуществлялась, по сути, волонтаристская сельскохозяйственная и непродуманная ирригационная деятельность, велась нерациональная добыча полезных ископаемых, а вплоть до начала 90-х гг. проводились испытания различных видов оружия, в том числе и массового поражения. Только в результате коренных политических изменений получили широкую огласку катастрофические последствия деятельности человека в Приарале, Семипалатинской области и ряде других регионов. К сожалению, несмотря на сложность положения, до сих пор недостаточно остро поднимаются проблемы негативного влияния автомобильного транспорта на природную среду городов и промышленных центров республики.

Ежегодный объем атмосферных загрязнений, производимых в Казахстане, колеблется в пределах 5-7 млн. тонн, из которых на долю транспортного сектора (в основном, автомобильного) приходится более одной трети, т.е. до 2-5 млн. тонн. В таких городах, как Алматы, Балхаш, Тараз, Зыряновск, Лениногорск, Темиртау, Усть-Каменогорск и Шымкент индекс загрязнения атмосферы (ИЗА) постоянно превышает допустимый уровень. В Астане, Таразе, Караганде, Павлодаре, Петропавловске, Усть-Каменогорске и Шымкенте вклад автомобильного транспорта в загрязнение атмосферного воздуха составляет 20-40%, а в городах Актобе, Алматы, Атырау, Костанай и Семипалатинске превышает 50% от общего объема.

Особое место в этом плане занимает г. Алматы, расположенный в обширной предгорной котловине. Его климатические условия отличаются большой повторяемостью штилей и слабых ветров, приземных инверсий температур, туманов. Такие особенности приводят к аккумуляции в атмосфере вредных веществ, ежегодное поступление которых оценивается специалистами в 150-250 тыс. тонн. При этом на долю автомобильного транспорта приходится более 80% всех вредных выбросов в атмосферу. В результате город является одним из самых загрязненных в Казахстане.

Влияние автомобильного транспорта на загрязнение окружающей среды и негативное воздействие на население еще более существенно, чем это может показаться из приведенных выше официальных оценок. Дело в том, что, во-первых, основная деятельность автомобильного транспорта

Токсичные компоненты ОГ ДВС и их влияние на человека

n/n	Наименование	Воздействие на человека
1	Оксид углерода (CO)	препятствует поглощению кислорода гемоглобином крови; ослабляет способность к восприятию и мышлению, замедляет рефлексы; вызывает сонливость, способствует заболеванию ангиной, может вызвать потерю сознания и смерть; пагубно влияет на развитие плода у беременных и рост соединительных тканей у детей; при совместном воздействии с другими вредными веществами повышает заболеваемость респираторными и сосудистыми заболеваниями; ассоциируется с уменьшением работоспособности и общим дискомфортом
2	Углеводороды (C _x H _y)	соединения с низким молекулярным весом вызывают раздражение слизистых оболочек, кашель, сонливость и симптомы, подобные опьянению; альдегиды и кетоны раздражают глаза, вызывают кратковременное раздражение кожи и дыхательных путей, могут быть канцерогенными; соединения с высоким молекулярным весом могут способствовать заболеванию легких, а также оказывать дефекты при рождении, канцерогенное и мутагенное воздействие
3	Оксиды азота (NO _x)	могут повысить восприимчивость к вирусным заболеваниям; оказывают раздражающее воздействие на легкие, вызывают бронхиты и пневмонию; приводят к повышенной чувствительности аллергетиков и астматиков; более серьезно воздействуют на здоровье в сочетании с другими загрязняющими веществами
4	Диоксид серы (SO ₂)	являются сильными раздражителями, обостряют астму, бронхиты и эмфиземы; вызывают кашель и ослабление функций легких
5	Твердые частицы (PM)	раздражают слизистые оболочки и могут быть причиной многих респираторных заболеваний; мелкие частицы увеличивают заболеваемость и уровень смертности вследствие дисфункции дыхательной системы. Существует устойчивая корреляция между содержанием взвешенных частиц в воздухе и детской смертностью в городах. Взвешенные частицы имеют способность адсорбировать на своей поверхности канцерогенные вещества, содержащиеся в отработавших газах двигателей автомобилей
6	Соединения свинца	поражает кровеносную, репродуктивную, нервную и почечную системы; есть подозрения, что они вызывают повышенную возбудимость и ухудшают способность детей к обучению

сосредоточена в местах с высокой плотностью населения – городах и промышленных центрах. Во-вторых, автомобили выбрасывают вредные вещества в самые нижние, приземные слои атмосферы, туда, где протекает основная жизнедеятельность человека и где условия для их рассеивания являются наихудшими. В-третьих, отработанные газы двигателей внутреннего сгорания (ОГ ДВС) автомобилей содержат высококонцентрированные токсичные компоненты, являющиеся основными загрязнителями атмосферы. Время, в течение которого вредные вещества из ОГ ДВС естественным образом сохраняются в атмосфере, оценивается от 10 суток до полугода.

ОГ ДВС содержат более 200 токсичных химических соединений, большую часть из которых представляют различные углеводороды. Ввиду такого многообразия и сложности идентификации отдельных соединений к рассмотрению обычно принимаются наиболее представительные компоненты или их группы. Перечень и характер негативного воздействия на человека таких веществ представлен в таблице 1.8.4.

Помимо прямого негативного воздействия на здоровье человека выбросы от автотранспорта наносят и ощутимый косвенный ущерб. Так, повышение концентрации конечного продукта сгорания автотоплива – диоксида углерода (CO_2) – в атмосфере приводят к глобальному повышению температуры.

Соединения серы и оксиды азота, выбрасываемые в атмосферу с ОГ ДВС, подвергаются химическим преобразованиям, образуя различные кислоты и соли. Такие вещества возвращаются на землю в виде «кислотных» дождей. Сейчас уже доказано, что кислотные осадки наносят чувствительный вред водным экосистемам, ведут к уничтожению фауны, вызывают повышенную коррозию металлов и разрушение строительных конструкций. Кроме того, оксиды азота способствуют окраске воздуха в коричневый цвет, а в сочетании с различными аэрозолями вызывают грязевую туман (смог), ухудшая видимость.

Реальные количественные оценки вредных выбросов от автомобильного транспорта в Казахстане крайне затруднены. Это связано с тем, что автомобиль является мобильным источником с неустановившимся процессом выделения вредных веществ, а в республике отсутствует необходимое

оборудование, позволяющее проводить такие экологические исследования. Информация по данному аспекту российских производителей автомобилей, составляющих подавляющую массу парка АТС в Казахстане, весьма противоречива и не всегда носит объективный характер. Использование каких-либо количественных показателей, принятых в развитых странах мира, не может быть корректным ввиду значительной технологической отсталости автомобилей советского и постсоветского производства. В связи с этим, для оценки количества вредных автомобильных выбросов от автомобилей ЗАО НИИ ТК предлагает использовать простейший эмпирический метод расчета, основанный на количестве израсходованного топлива. В таблице 1.8.5 представлены удельные коэффициенты выбросов отдельных токсичных компонентов и их групп в зависимости от вида используемого топлива.

Главными причинами повышенного загрязнения атмосферного воздуха автомобильным транспортом являются:

- низкие технико-эксплуатационные показатели парка АТС;
- неудовлетворительное качество автотоплива.

Оба этих фактора влияют на загрязнение атмосферы как непосредственно (например, из-за неэффективного сжигания топлива), так и косвенно (например, из-за неоправданно высокого расхода топлива).

Низкие технико-эксплуатационные качества парка АТС в Республике Казахстан складываются из следующего:

- большой процент в парке транспортных средств грузовых автомобилей и автобусов, оснащенных бензиновыми двигателями с высоким расходом топлива (в развитых странах мира соответствующий подвижной состав оснащен дизелями, что более экономично);
- большой средний срок эксплуатации морально устаревшей автотранспортной техники, разработанной более 30 лет назад;
- неудовлетворительное техническое состояние подвижного состава автомобильного транспорта, являющееся следствием ослабления государственного регулирования в этой области (деградация системы технического обслуживания) и нехватки инвестиционных ресурсов;

Удельные коэффициенты выбросов вредных веществ ОГ ДВС автомобилей, т/т

Вид автомобильного топлива	Значение коэффициентов							
	Оксид углерода, CO	Углеводороды, C _x H _y	Альдегиды, RCHO	Твердые частицы (PM)	Бенз(а)пирен	Оксиды азота, NO _x	Диоксид серы, SO ₂	Соединения свинца
Бензин и сжиженный нефтяной газ	0,42	0,046	0,0012	0,0011	0,1*10 ⁻¹²	0,027	0,0015	0,37*10 ⁻³
Дизельное топливо	0,047	0,019	0,0034	0,0092	0,14*10 ⁻¹²	0,033	0,022	-
Природный газ	0,09	0,021	0,0019	-	0,01*10 ⁻¹²	0,016	0,0011	-

- незначительный уровень применения альтернативных, прежде всего, газовых топлив, несмотря на то, что в конце 80-х гг. в республике разворачивалась национальная и региональные программы по их использованию (природный газ в южных регионах и на северо-западе республики, смесевые бензо-метанольные топлива в Карагандинской области);

- неудовлетворительный контроль качества эксплуатационных материалов, технического состояния и выбросов в атмосферу из-за неадекватности регулирующих норм, плохой организации работ, отсутствия необходимого контрольно-измерительного и диагностического оборудования.

Важное место в деятельности по снижению вредного воздействия автотранспорта на окружающую среду отводится экологическому нормированию.

При этом нормирование экологических качеств автотранспортной техники в условиях Казахстана имеет свои специфические особенности. Главная из них – это отсутствие собственного автомобилестроительного и сколько-нибудь значимого автосборочного производства. В данном случае, Казахстан целиком зависит от импортеров автотранспортной техники. А так как в стране принят курс на развитие свободных рыночных отношений, что допускает приток автомобилей самых разных производителей, то, очевидно, следует делать выбор либо из существующих систем оценки экологических качеств автомобилей, либо компилировать наиболее подходящие требования в самостоятельный национальный документ.

Важным влияющим фактором остается также экономическое положение республики. Ведь практически вся экономика и промышленный потенциал Казахстана, в том числе производственно-техническая база транспортного комплекса, тесно связаны с Российской Федерацией. Прогнозы дальнейшего развития не дают предпосылок для резких изменений в этом отношении. Поскольку автомобили из России и других стран СНГ пока имеют далеко не лучшие экологические показатели, а их фирменный сервис остается весьма ограниченным, то введение каких-либо ограничений требует взвешенного подхода.

Кроме затрат, связанных с модернизацией автомобильного парка, потребуются значительные инвестиции для организации метрологического обеспечения при введении нормирования на современном уровне. В Казахстане пока нет ни специалистов, ни производственных или научно-исследовательских организаций, имеющих достаточный опыт и современное оборудование для проведения соответствующего вида работ. По всей видимости, на первом этапе работ, по оценке экологических качеств приобретаемой автотранспортной техники, следует использовать признанный Госстандартом республики опыт зарубежных сертификационных центров.

Третий фактор связан с возможностями обеспечения автомобильного транспорта качественными моторными топливами. Существующие в настоящее время в Казахстане мощности по производству высокооктановых неэтилированных бензинов и дизельных топлив с низким содержанием серы пока невелики. Вопросы их модерни-

зации, а также импортных поставок качественных моторных топлив упираются в известные экономические проблемы.

С учетом отмеченных условий ЗАО НИИ ТК выработал следующие концептуальные положения по введению экологических нормативов для автотранспортной техники в Республике Казахстан.

Во-первых, **введение новых экологических нормативов для АТС должно декларироваться государством заранее** (3-5 лет) с тем, чтобы дать возможность автотранспортному сектору произвести соответствующие подготовительные работы.

Во-вторых, **введение экологических нормативов должно быть поэтапным** как с точки зрения объектов нормирования, так и с точки зрения значений принимаемых нормативов.

В-третьих, учитывая современные тенденции глобализации, **за основу экологического нормирования автотранспортной техники в Казахстане следует принять европейскую систему**, сохранив принятый в ней принцип разделения подвижного состава автомобильного транспорта для нормирования на категории в соответствии с Глобальным Соглашением «Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств».

В краткосрочной перспективе (до 5 лет) для наиболее массовых автомобилей (категории M_1 и N_1) первоначальные требования могут ограничиваться нормативами, изложенными в Правилах ЕЭК ООН №15 или №83 для АТС, работающих на этилированных сортах бензина. По всей вероятности элементарный ездовой цикл, заложенный в этих Правилах, может достаточно точно отражать реальные условия эксплуатации автомобилей в современных казахстанских городах. Российский рынок автомобилей и имеющиеся в Казахстане проблемы с качеством автотоплив пока не позволяют предъявлять более высокие требования к экологическим параметрам автотранспортной техники. В этот период должна быть сформулирована и принята государственная программа действий по экологической адаптации автомобильного транспорта в Республике Казахстан.

Касаясь вопросов нормирования экологических качеств автомобилей, следует отметить, что существует два подхода к нормированию вредных выбросов в атмосферу от автотранспорта.

Первый заключается в регламентировании концентрации или абсолютных величин выбросов отдельных токсичных компонентов отработанных газов на конкретном режиме работы двигателя без какого-либо последующего пересчета, или с приведением впоследствии этих выбросов к некоторому показателю, например, к единице мощности двигателя, или пробега автомобиля. В данном случае нормируемый показатель не может отражать действительных выбросов в атмосферу и служит лишь неким качественным критерием для экологической оценки той или иной автотранспортной техники. Чем больше режимов работы двигателя удастся принять в рассмотрение и чем ближе они к реальным в условиях эксплуатации, тем точнее нормативный показатель может отражать действительные автомобильные выбросы от автомобиля в атмосферу. Такой подход обычно используется эксплуатационниками для диагностики технического состояния систем питания автомобильных двигателей.

Второй подход заключается в выборе так называемого ездового цикла¹ и регламентации вредных выбросов, возникающих в процессе его реализации. В этом случае, естественно, нормируемые параметры более реально отражают выбросы автомобилей в атмосферу. Все зависит от степени соответствия выбранного ездового цикла существующим условиям эксплуатации автомобилей.

В действительности же работа автомобильного двигателя характеризуется очень широкими пределами изменения концентрации токсичных веществ, содержащихся в отработанных газах. Причем, увеличение концентрации одних токсичных компонентов может сопровождаться уменьшением концентрации других, и наоборот. Из-за этого, в частности, не удастся установить зависимость между концентрацией какого-либо компонента на одном режиме работы двигателя, с одной стороны, и фактическим объемом выбросов вредных веществ, с другой стороны. Сама же по себе концентрация какого-то одного токсичного компонента не может служить объективным критерием экологических качеств автомобиля.

¹ Имитация движения автомобиля на специальном стендовом оборудовании с соблюдением последовательности и доли времени работы двигателя реальным условиям эксплуатации (работа на холостом ходу, при ускорении, установившемся движении и торможении).

Относительно концентрации оксида углерода в отработанных газах двигателя можно констатировать следующее. Современные бензиновые двигатели с карбюраторными системами топливоподачи допускают регулировки, обеспечивающие содержание 1,5 и менее процентов оксида углерода в отработавших газах при его работе на холостом ходу. Однако эксплуатация автомобиля с такой силовой установкой крайне неэффективна ввиду ухудшения его ездовых качеств, повышения расхода топлива и увеличения выбросов других токсичных компонентов. Причины этого кроются в технических возможностях карбюраторных систем питания бензиновых ДВС.

Содержание оксида углерода в отработанных газах двигателя автомобиля характеризует точность дозирования топлива по его цилиндрам. Поскольку регулирование осуществляется в очень широких пределах, то всегда требуется определенный запас для обеспечения надежного воспламенения топлива и обеспечения требуемых тягово-скоростных качеств. Добиться повышения точности дозирования топлива можно только путем принципиально иной схемы его подачи. На современных автомобилях этого добиваются путем впрыска топлива в цилиндры двигателя. Такая технология позволяет с помощью микропроцессорного регулирования и всевозможных сенсорных датчиков корректировать подачу топлива в зависимости от теплового состояния и режимов работы двигателя, атмосферных условий, а также ряда других факторов. Вот почему в странах Западной Европы, где еще велика доля автомобилей с карбюраторными системами питания, содержание оксида углерода на холостом ходу работы бензинового двигателя регламентируется с большим запасом – до 3,5 %. В США же, где примерно с середины 80-х гг. освоено полномасштабное производство автомобилей с впрыском бензина, такие нормы намного жестче – 0,5 %.

Для проверки работы главной дозирующей системы карбюратора в стандарте ГОСТ 17.2.2.03 предусмотрен контроль качества отработанных газов при работе двигателя на холостом ходу с повышенной частотой вращения коленчатого вала. Однако более детальными исследованиями было показано отсутствие существенной корреляции между концентрацией оксида углерода на данном режиме работы двигателя и выбросами вредных веществ при испытании автомобиля по ездовому

циклу. Кроме того, всегда существовала проблема точной количественной интерпретации режима повышенной частоты вращения коленчатого вала для различных марок, моделей и модификаций двигателей автомобилей. Это связано с тем, что производители автомобилей различных марок и моделей, даже если последние оснащены одним и тем же двигателем, применяют разные регулировки топливоподающих систем. В результате начало работы главной дозирующей системы карбюратора может колебаться в пределах ± 1000 мин⁻¹. Как показывает опыт, в Советском Союзе этот режим проверки автомобилей использовался исключительно редко.

Контроль содержания углеводородов в отработанных газах преследовал своей целью проверку работоспособности системы зажигания карбюраторного двигателя автомобиля. Регулировать концентрацию углеводородов в отработанных газах двигателя автомобиля какими-либо элементами топливоподающих систем практически невозможно, так как их содержание определяется преимущественно конструкцией камеры сгорания, организацией рабочего процесса и видом используемого топлива. В связи с этим, ограничения по углеводородам, принятые в стандарте ГОСТ 17.2.2.03, никак не могут служить экологическими параметрами.

Ввиду отсутствия должного метрологического, научно-технического и кадрового обеспечения, государственным органам Республики Казахстан (Госстандарту, Министерству транспорта и коммуникаций и др.), видимо, следует более тесно сотрудничать с признанными в мире сертификационными центрами.

Несмотря на потребность в привлечении значительных инвестиций, для обеспечения в будущем улучшенных экологических показателей работы автомобильного транспорта, следует как можно скорее осуществить модернизацию нефтеперерабатывающего производства и совершенствования системы распределения нефтепродуктов в республике. В качестве первоочередных действий в этом направлении представляется актуальной разработка государственной программы развития этого сектора экономики. Кроме того, следует ужесточать требования к работе распределительной системы с целью пресечения фальсификации топливно-смазочных ма-

териалов. Очевидно, здесь не обойтись без усиления регулирующих функций государства в сфере частного сектора экономики.

Решение накопившихся проблем в области негативного воздействия автотранспорта на окружающую среду требует активной государственной поддержки, которая может быть выражена в принятии и финансировании целевых государственных программ в данной области, формировании государственных заказов на проведение соответствующих научных исследований, предоставлении определенных льгот и преференций, стимулирующих реализацию организационно-технических мер по снижению вредных выбросов автотранспорта.

Так, внедрение на автомобильном транспорте экологически чистых газовых топлив непосильно одному частному бизнесу. Для развития соответствующей инфраструктуры необходим, как минимум, землеотвод, а для создания более очевидных преимуществ газовых топлив нужны налоговые льготы как инвесторам, так и автотранспортникам, выбирающим более экологически чистый подвижной состав.

После распада СССР и глубокого экономического кризиса, охватившего все постсоветские государства, работы по совершенствованию автотранспортной техники, а, следовательно, и нормированию ее технических характеристик практически не велись.

Нормирование шумовых параметров автомобилей в Республике Казахстан представляется целесообразным осуществить в два этапа. Основанием для этого служит тот факт, что АТС с низким уровнем шума – это, как правило, современные и дорогостоящие автомобили. На период введения и отработки нормирования шумовых параметров автомобилей (3-5 лет) достаточно ограничиться требованиями ГОСТ 27436 (СТ СЭВ 4864-84). На втором этапе нормативы должны быть приведены в соответствие с действующими международными стандартами.

Одним из факторов негативного воздействия автотранспорта на окружающую среду (наряду с вредными выбросами) является шумовое загрязнение.

Исследования, проведенные в разных странах мира, показывают, что шум, вызванный движением транспорта, признается населением одним из основных источников дискомфорта.

При определении социальных эффектов шума

от наземного транспорта в расчет следует принимать снижение производительности труда, ущерб для здоровья, влияние на цену собственности, психологический дискомфорт и тому подобные косвенные проявления. Общая социальная оценка шума, например, в странах ЕвроСоюза приближается к 0,1% валового внутреннего продукта. Основную роль в шумовом загрязнении окружающей среды играет автомобильный транспорт – 64%, на авиацию приходится 26% и на железные дороги 10%.

Подобно нормативам, касающимся выбросов вредных веществ в атмосферу, нормативы по шуму постоянно пересматриваются с тем, чтобы снижать отрицательное воздействие на окружающую среду. В качестве примера в таблице 1.8.6 приведены нормативы по шуму.

АТС для стран ЕвроСоюза. Эти нормативы установлены Правилами ЕЭК ООН №51 и Директивой 70/157/ЕЭС.

Уровень внешнего шума автомобиля в Казахстане пока продолжает регламентироваться межгосударственным стандартом ГОСТ 27436 (СТ СЭВ 4864) «Внешний шум автотранспортных средств. Допустимые уровни и методы измерения». По данному стандарту предусматривается оценка шумовых характеристик автотранспортного средства как при движении, так и при неподвижном состоянии автомобиля. Последний случай предназначен для оценки шума автомобиля, находящегося в эксплуатации, и при этом уровень шума не регламентируется.

Нормативы шумовых характеристик автомобилей, выпускаемых в странах СНГ с 01.01.89 г., не должны превышать значений, приведенных в таблице 1.8.7.

Как видно, нормативы бывшего СССР по шуму примерно соответствуют мировым стандартам конца 80-х – начала 90-х гг., что аналогично случаю выбросов вредных веществ в атмосферу с отработанными газами двигателей автомобилей.

Как следует из приведенного обзора состояния вопросов обеспечения безопасности дорожного движения и анализа причин возникновения ДТП, основными направлениями действий соответствующих госорганов и перевозчиков по снижению аварийности на дорогах Казахстана в нынешних условиях являются:

- приведение в соответствие с международ-

Ограничения по шуму для европейских автомобилей, дБ(А)

Категория автотранспортных средств		Годы действия		
		до 1989 года	до 1996 года	с 1996 года
M ₁		78	78	74
M ₂ :	N _e < 150 кВт	80	78	78
	N _e ≥ 150 кВт	83	80	80
M ₂ , N ₁ :	M _p ≤ 2 т	78	76	76
	2 т < M _p ≤ 3,5 т	79	77	77
N ₂ , N ₃ :	N _e < 75 кВт	81	77	77
	75 кВт ≤ N _e < 150 кВт	83	78	78
	150 кВт ≤ N _e	84	80	80

Таблица 1.8.7

Допустимые уровни шума базовых моделей автомобилей и их модификаций по ГОСТ 27436

Тип автомобиля	Уровень шума, дБА	
Легковые и грузопассажирские автомобили	77	
Автобусы полной массой более 3,5 т с двигателем мощностью, кВт:	менее 150	80
	150 и более	83
Автобусы и грузовые автомобили с полной массой, т:	не более 2	78
	более 2, но не более 3,5	79
Грузовые автомобили полной массой более 3,5 т с двигателем мощностью	менее 75 кВт	81
	75 и более, но не менее 150	83
	150 и более	84

ными правилами и классификацией ЕЭК ООН документов по системам учета ДТП в части тяжести их последствий;

- разработка и реализация комплекса мер по повышению культуры и дисциплины поведения водителей и пешеходов на дорогах;
- обеспечение плановых публикаций в средствах массовой информации, а также широкая пропаганда и изучение документа «Новый кодекс правовых взаимоотношений между всеми участниками дорожного движения»;
- определение и реализация конкретных мер по развитию транспортной инфраструктуры;
- усиление требований к объектам автосервисного сектора по внедрению «Системы сертификации услуг по техническому обслуживанию автомобилей»;
- дальнейшее совершенствование законодательной базы в области обеспечения безо-

пасности дорожного движения и правоприменительной деятельности органов дорожной полиции;

- улучшение оперативной деятельности специализированных служб по оказанию пострадавшим в ДТП скорой медицинской помощи;
- создание и внедрение современных автоматизированных систем управления дорожным движением;
- организация эффективного мониторинга ДТП на дорогах республики;
- научное обеспечение регулярных исследований в области безопасности дорожного движения.

Как показали выполненные прогнозные исследования, реализация намеченных мер по снижению ДТП позволит в ближайшие годы при сохранении сложившегося роста парка автотранспортных средств несколько снизить относительный уровень аварийности.

2.1 Исходные условия формирования международных грузопотоков в регионе

Как известно, генератором международных транспортных потоков является торговля. Причем, многолетний опыт подсказывает, что в ее основе лежит не только (и не всегда) коммерческий интерес. Очень часто на экономические отношения государств оказывает влияние политика, этнические, религиозные и иные обстоятельства.

Исходя из сложившейся общности центрально-азиатских государств, образовавшихся в результате распада СССР (Казахстан, Узбекистан, Туркменистан, Кыргызстан и Таджикистан) нетрудно заметить, что в основе их экономических взаимоотношений находятся:

- географическая близость и ментальное сходство народов этих государств;
- многолетняя консолидация на основе русско-го языка, как языка межнационального общения;
- технологическая совместимость и взаимозависимость национальных экономик, унаследованных от СССР.

Сближению указанных государств способствует также возможность дополнения индивидуальных природно-климатических и сырьевых особенностей за счет ресурсов соседей по региону.

Фрукты и овощи, а также хлопок из южных регионов дополняются промышленной и зерновой продукцией из северного Казахстана. Страны, богатые углеводородным сырьем (Казахстан, Узбекистан и Туркменистан), соседствуют со странами, богатыми гидроэнергетическими ресурсами (Кыргызстан и Таджикистан). Горные массивы на юге региона (Кыргызстан и Таджикистан) аккумулируют воду, жизненно важную для пустынных и полупустынных районов Узбекистана, Туркменистана и южного Казахстана. Примеров подобного взаимодополнения можно приводить много. Однако на фоне этих, казалось бы, таких очевидных объединительных факторов, готовность к интеграции национальных экономик до настоящего времени, к сожалению, не выходит за рамки пожеланий и намерений.

При этом экономические взаимоотношения центрально-азиатских государств нельзя признать безоблачными, что является одной из причин значительного снижения объемов перевозок внутри региона против уровня, достигнутого в советские времена.

С приобретением независимости республики Центральной Азии получили самостоятельный выход на мировые рынки. В настоящее время сложились более или менее устоявшиеся торговые связи, являющиеся основой формирования транспортных потоков.

Центрально-азиатские республики – Российская Федерация. В основе этих экономических отношений лежат географическая близость, промышленная интеграция, сохраняющаяся со времен СССР, относительно равный уровень экономического развития, ментальность и личностные отношения населения этих стран, природно-климатические дополнения северных и южных регионов.

Центрально-азиатские республики – европейские страны. Здесь преобладают потоки сырья из стран Центральной Азии (руда, нефть, газ, зерно), оборудования, готовых продуктов питания, транспортных средств и т.п., из европейских стран. На торговые отношения между этими регионами накладываются определенный отпечаток личностные отношения между этническими группами (немцы, поляки), оставшимися в центрально-азиатском регионе и эмигрировавшими в Европу.

Центрально-азиатские республики – Турция. В основе этих экономических отношений лежит не только культурно-лингвистическая близость тюрко-язычных народов, но и предложение турецкими компаниями услуг (инфраструктурное строительство, торговые центры, телекоммуникации) или товаров, по близким к европейским стандартам по приемлемым ценам.

Центрально-азиатские республики – Иран, средний Восток. На торговые отношения в этом направлении большое влияние оказывают географическая близость, особенно Туркменистана и Ирана, и этническое родство населения в Таджикистане и восточном Афганистане. Существует и, по мере освоения природных ресурсов Кас-

пия, возрастает сплетение интересов в нефтегазовой сфере. К этому можно добавить устойчивое коммерческое положение, занятое Арабскими Эмиратами по транзиту западных товаров в регион, особенно транспортных средств и запасных частей к ним.

Центрально-азиатские республики – страны южной Азии (Пакистан, Индия, Афганистан). В настоящее время экономические отношения в этом направлении весьма ограничены. Однако торговля имеет огромный потенциал, который может быть реализован в случае строительства трубопроводных систем (газ, нефть) через территорию Афганистана в Пакистан и Индию.

Центрально-азиатские республики – Япония, Корея. В основе экономических интересов лежит потребность стран Центральной Азии в высокотехнологичных товарах из Японии и Кореи (промышленное оборудование, транспортные средства, электротехнические и бытовые товары, электроника). Японию привлекают богатые природные ресурсы, доступность к которым она завоевывает путем предоставления кредитов, оказания технической помощи и прямого инвестирования в экономику стран региона. Взаимный интерес усиливает наличие в центрально-азиатском регионе (Казахстан, Узбекистан, Кыргызстан) этнических корейцев, переселенных с советского Дальнего Востока после второй мировой войны.

Центрально-азиатские республики – Китай. В основе экономических отношений лежат географическая близость (Китай граничит с тремя странами региона) и культурное родство центрально-азиатских народов и этнических групп, проживающих на западе Китая (уйгуры, казахи, кыргызы и др.). Демонстрируя мощный рост экономики, Китай заинтересован в торговом обмене сырья и полуфабрикатов из центрально-азиатского региона (руда, металлы, нефть) на свои дешевые, но все более совершенствующиеся и усложняющиеся промышленные товары.

Центрально-азиатские республики – Северная Америка. В этом направлении преобладают геополитические интересы США, связанные с их желанием присутствовать в перспективном нефтегазоносном регионе.

С точки зрения расположения внешних рынков, а также общеполитической ситуации на Евразийском континенте, экспортно-импортный и

транзитный потенциал Республики Казахстан имеет смысл рассматривать в двух аспектах – *региональном и трансконтинентальном*. Каждый из этих аспектов имеет свои отличительные признаки и специфические направления. Последние как раз и служат основанием для формирования Международных транспортных коридоров.

Региональный аспект

Определяющими факторами региональных торговых потоков являются сохраняющаяся тесная взаимосвязь экономических систем и значительная взаимозависимость рынков всех постсоветских государств, а также достаточно хорошо отлаженная транспортно-коммуникационная инфраструктура, которая во времена СССР функционировала как единая система, по крайней мере, на уровне видов транспорта.

В региональном плане экспортно-импортный и транзитный потенциал Республики Казахстан можно оценивать как достаточно высокий и стабильный. Это обусловлено длительным формированием экономических систем всех постсоветских государств в ориентации друг к другу и тем обстоятельством, что практически все торговые связи центральноазиатских республик с Российской Федерацией проходят по территории Казахстана. Более того, в настоящее время все государства данного региона, Центральной Азии, включая Казахстан, имеют выход на мировые рынки преимущественно через территорию Российской Федерации. Западные, южные и юго-восточные альтернативные связи этих стран с остальным миром (через Кавказ, Иран, Афганистан или Китай) ограничены либо политической нестабильностью в отдельных регионах, либо тяжелейшими в транспортном отношении горными условиями.

Поэтому как в ближайшей, так и в среднесрочной перспективе трудно ожидать, что, например, сельскохозяйственная продукция республик Центральной Азии может найти более эффективные рынки сбыта, чем на Урале или в Восточной Сибири. Точно так же маловероятно, что относительно дешевые и качественные товары российского производства могут быть полностью вытеснены из региона продукцией, произведенной в более отдаленных уголках мира.

Динамика экспортно-импортных перевозок, вы-

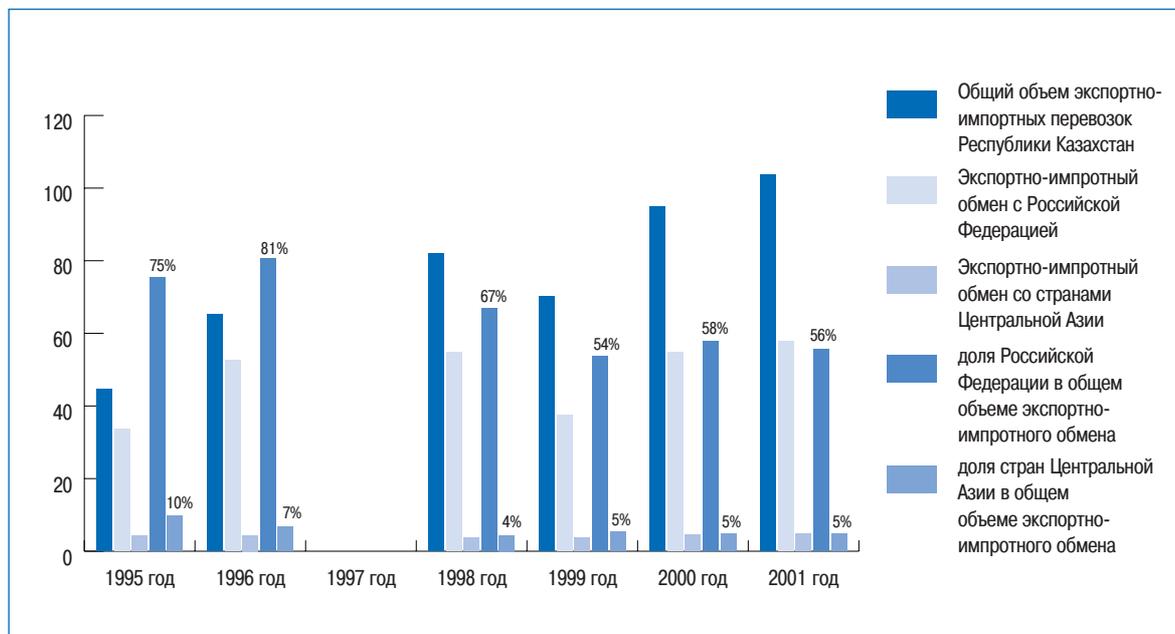


Рис. 2.1.1 Экспортно-импортный потенциал Республики Казахстан (все виды транспорта)

полненных в Республике Казахстан за последние годы, отражена на рис. 2.1.1. Имеющиеся статистические материалы подтверждают, что с середины 90-х гг. сложились весьма устойчивые тенденции их роста. При этом, если не принимать во внимание транспортировку нефти по трубопроводам и морские перевозки через порт Актау, то в торговом обмене Казахстана с Российской Федерацией на наземный транспорт приходилось порядка 70-75% перевозок в экспортном и 75-80% перевозок в импортном направлении. В натуральном выражении это составляло 40-45 млн. тонн грузов в год (для 2000–2001 гг.). Внешнеторговый обмен со странами Центральной Азии был значительно меньше и ограничивался 7,0-7,5% и 4,5-6,0% перевозок соответственно в экспортном и импортном направлениях, что на тот же период времени составляло около 4,0-4,5 млн. тонн в год.

Более детальный анализ внешнеторговой ситуации показывает, что в период с 1995 по 2001 гг. доля экспортных перевозок автомобильным транспортом в Российскую Федерацию снижалась (с 70 до 25%), а в страны Центральной Азии, наоборот, возрастала (с 10 до 65%). Доля импортных автоперевозок из Российской Федерации возрастала (с 50 до 75%), а из стран Центральной Азии снижалась (с 10 до 5%). В абсолютных показателях (тонны перевезенных грузов) перевозки автомобильным транспортом во всех рассмотренных направлениях, за исключением экспорта в Российскую Федерацию, возрастали.

Состояние транзитных грузопотоков через территорию Республики Казахстан, к сожалению, практически невозможно оценить на основе информации из внутренних источников. До сих пор ни Агентство таможенного контроля Республики Казахстан, ни Министерство транспорта и коммуникаций в лице Комитета Транспортного Контроля не наладили должного учета транзитных грузопотоков по территории Республики Казахстан. В то же время опыт показывает, что транзит часто используется для мошеннического импорта товаров.

В связи со сложностью определения транзитных грузопотоков через Казахстан оценочные сведения об этом могут быть получены косвенным путем, например, по данным об экспортно-импортных перевозках стран региона.

Необходимые для этого данные накоплены в рамках программы ТРАСЕКА (проекты «Региональные базы данных транспортных потоков и модель прогнозирования», 1995–1996 гг. и «Транспортные потоки и технико-экономические обоснования», 2000–2001 гг.). Содержащаяся в них информация аккумулирована в виде матриц «группы товаров – страны/группы стран» для различных видов транспорта.

Анализ показывает, что более трети всего транзита через казахстанскую территорию обусловлен торговыми операциями на региональном уровне. При этом половину этих перевозок выполнял автотранспорт.

Однако эти оценки являются приблизительными в связи с применением странами региона различных методик формирования данных таможенной статистики о внешней торговле. Эта проблема была обозначена как одна из первоочередных для решения в ходе реализации в 2001–2002 гг. региональной программы ПРООН «Развитие региона Шелкового пути», участниками которой являются Китай, Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан (последние 2 страны еще не присоединились к программе).

Основные причины расхождения показателей таможенной статистики кроются в следующем:

- применяемые методологии формирования таможенной статистики внешней торговли предусматривают разный уровень охвата объектов наблюдения по признакам:
 - территориальному;
 - операционному;
 - стоимостному (количественному).
- различия в статистической стоимости одних и тех же товаров, вызванные, например, применением разных методов определения курсов валют и разницы между ценами FOB и ценами CIF;
- включение данных, относящихся к одной и той же сделке, в различные периоды времени;
- различия в подходах к принципам учета конфиденциальных данных;
- недостоверное декларирование товаров (недостоверное заявление страны происхождения товаров, неправомерное заявление таможенных режимов).

К примеру, детальный анализ объемов товарооборота между Казахстаном и Китаем показывает, что значительное расхождение данных наблюдается в отношении группы товаров народного потребления. Причина расхождений кроется в следующем. Согласно постановлению Правительства РК № 741 от 31.05.01 г. «Правила перемещения товаров физическими лицами через таможенную границу Республики Казахстан в упрощенном, льготном порядке» не заполняется грузовая таможенная декларация на товары, перемещаемые физическими лицами из стран, не входящих в Таможенный союз, если их общая стоимость не превышает 10 тыс. долларов США, а вес – 200 кг. Соответственно эти товары не учитываются органами таможенной статистики Казахстана. В Китае же этот лимит

составляет 300 юаней (примерно 240 долларов США).

До принятия данного постановления действовало постановление Правительства РК № 1712 от 31.11.96 г., согласно которому физические лица имели право без заполнения грузовой таможенной декларации перевозить товары, стоимостью до 2 тыс. долларов США. По оценкам специалистов Агентства Таможенного контроля РК, в период действия данного постановления только через пункт пропуска Хоргос, расположенный на казахстанско-китайской границе, в год перевозилось товаров, не учитываемых таможенной статистикой, на общую сумму от 250 до 300 млн. долл. США. Часть этих товаров следовала транзитом через Республику Казахстан в страны Центральной Азии и Россию.

Трансконтинентальный аспект

Анализ мировой экономики выявляет три доминирующих в глобальном масштабе региона: Северную Америку, Европу и страны Юго-Восточной Азии, к которым в последнее время стремительно подтягивается Китайская Народная Республика. Если в двух первых регионах сосредоточены основные капиталы и достигли наивысшего уровня технологии производства, то в последнем сосредоточено более трех четвертей всего населения планеты. В конце XX века отдельные страны этой части земного шара демонстрировали устойчивый рост валового внутреннего продукта и внешней торговли: соответственно 5-7% и 9-14% ежегодно. По некоторым оценкам, на регион Юго-Восточной Азии сейчас приходится уже до 60% мирового производства и 40% мировой торговли. В этих условиях грузопотоки между Европой и Юго-Восточной Азией различными экспертами оцениваются в 100 млрд. долларов США в год.

Глобализация мировой экономики, основанная на дальнейшем развитии и совершенствовании экономических связей, подталкивает к тщательному исследованию альтернативных транспортных связей между экономическими доминантами. Товарообмен Европы и Юго-Восточной Азии имеет два альтернативных пути: по морю, вокруг Евразийского континента, и по суше, с использованием существующих систем наземных транспортных коммуникаций. Самые предварительные оценки, в том числе пробные прогоны поездов, показывают,

что транспортировка товаров по суше может приносить выигреш во времени до 10 суток. Проблема заключается в обеспечении высоких скоростей транспортировки на протяжении всего пути следования грузов и минимизации транспортных издержек (стоимость, время, сохранность груза) как во время движения грузов, так и в процессе пересечения многочисленных границ.

Для решения этой проблемы привлекается опыт европейских стран по формированию транспортных коридоров. В этом направлении развивается сотрудничество различных международных организаций и национальных транспортных администраций. Совершенно очевидно, что трансконтинентальные транспортные коридоры являются более сложными системами, зависящими от значительно большего количества внешних факторов. Поэтому их формированию предшествует детальный анализ и многовариантное прогнозирование, прежде всего, политического развития в отдельных странах и целых регионах, обладающих транзитным потенциалом. Для предоставления перевозчикам возможности выбора, обеспечения саморазвития (за счет конкуренции), а также с целью снижения риска возникновения нефизических преград в рассмотрении находится, как правило, несколько параллельных маршрутов, пролегающих по разным странам.

Таким образом, можно заключить, что международные грузопотоки по/через территорию Казахстана в нынешних условиях формируются и продолжают нарастать под влиянием таких наиболее значимых факторов, как:

- активизация международной торговли в условиях экономической и политической суверенности республики, получения ею самостоятельного выхода на мировые рынки;
- выгодное географическое положение для транзитного пропуска товаропотоков между странами Европейского континента и быстро развивающимися в экономическом отношении странами юго-восточной Азии;
- укрепление и развитие торгово-экономических связей Казахстана и других сопредельных постсоветских Центрально-азиатских стран с Российской Федерацией на основе исторически сложившейся взаимозависимости их экономик, географической близости, структуры традиционного товарообмена своими

профильными продуктами сельского хозяйства, межгосударственной промышленной интеграции, ментальной общности населения этих стран, сформировавшейся в бытность СССР;

- активное развитие в последние годы Международных наземных транспортных коридоров для эффективного освоения возрастающих объемов торговых грузопотоков.

При этом существуют определенные объективные особенности сложившихся и перспективных международных товаропотоков через Казахстан, непосредственно обусловленные уровнем торгово-экономической активности между странами отдельных географических регионов.

Наибольший интерес для данного случая представляют следующие схемы торговых связей, являющиеся основой формирования нынешних транспортных потоков, ориентированных на Казахстан:

- 1) Казахстан и Центрально-азиатские республики (ЦАР) – Российская Федерация;
- 2) Казахстан, ЦАР – европейские страны;
- 3) Казахстан, ЦАР – Иран и Средний Восток;
- 4) Казахстан, ЦАР – Китай;
- 5) Казахстан, ЦАР – Япония, Корея;
- 6) Казахстан, ЦАР – страны Южной Азии (Пакистан, Индия, Афганистан).

При этом следует особо отметить, что важнейшим условием активного привлечения транзитных товаропотоков по указанным направлениям является обеспечение должной привлекательности казахстанских транзитных коридоров для транспортных операторов.

2.2 Международные транспортные коридоры Казахстана

Национальная Стратегия «Казахстан–2030» в качестве одного из долгосрочных приоритетов развития предусматривает обеспечение конкурентоспособности отечественного ТКК на мировом рынке и увеличение торговых потоков через территорию страны. Поэтому на современном этапе формирования и развития международных транспортных коридоров через территорию Республики Казахстан уделяется большое внимание. Однако само понятие транс-

портного коридора трактуется по-разному и очень часто отождествляется с отдельно взятым маршрутом того или иного вида транспорта. Это не совсем корректно. В международной практике *транспортный коридор* обычно рассматривается в более широком контексте как *совокупность магистральных коммуникаций с соответствующим обустройством инфраструктур всех задействованных видов транспорта, которые согласованно функционируют в определенном направлении и отвечают установленным критериям качества.*

При этом необходимо отметить, что:

- международный транспортный коридор представляет собой целостную систему, состоящую из конкретных физических объектов транспортной инфраструктуры, а также международных правовых форм регулирования широкого спектра действий (правила перевозок, таможенные процедуры, страхование, технические требования к транспортной инфраструктуре, подвижному составу и т.д. и т.п.);

- формирование потенциального международного транспортного коридора в значительной степени обусловлено политическим выбором каждого субъекта международного права, по территории которого такой коридор может пролегать;

- в формировании транспортных коридоров заинтересованы и соседние, конкурирующие с Казахстаном за привлечение транзита государства, продвижение в этом направлении требует всестороннего и взвешенного подхода.

В силу географических и демографических особенностей в Казахстане сложилось весьма ограниченное количество магистральных направлений, по которым осуществляются не только транспортные связи страны с внешним миром, но и внутренние межрегиональные перевозки. В результате для формирования международных коридоров на территории Республики Казахстан нет большого выбора, альтернативных вариантов.

На регулярных международных конференциях ТРАНСЕВРАЗИЯ, проводимых по инициативе Казахстана с 1997 г., обсуждались проблемы формализации основных транспортных коридоров на азиатском континенте и стыковки их с паневропейскими. В этом процессе принимали активное участие заинтересованные страны и различ-

ные международные организации. В рамках достигнутых соглашений между европейским (ЕЭК) и азиатско-тихоокеанским (ЭСКАТО) отделениями ООН получили поддержку пять приоритетных направлений, изображенных на картосхеме 2.2.1. Эти направления международных транспортных связей формализуются в виде следующих пяти казахстанских участков международных транспортных коридоров:

- **Северный**, через который осуществляется связь Российской Федерации с западными регионами Китая. Данный коридор является фрагментом трансконтинентального коридора, связывающего Европу с восточным побережьем Азиатского материка и обозначенного Конференцией в Санкт-Петербурге как ТРАНССИБ;

- **Южный**², посредством которого осуществляется связь среднеазиатских республик с западными регионами Китая. Данный коридор также является фрагментом другого трансконтинентального коридора, связывающего страны южной Европы с восточным побережьем Китая и обозначенного Конференцией в Санкт-Петербурге как ЦЕНТРАЛЬНЫЙ;

- **Север-Юг**, обеспечивает связь европейской части Российской Федерации с Узбекистаном и Туркменистаном. Данный коридор является фрагментом перспективного трансконтинентального коридора одноименного названия, которым подразумевается связать северную и северо-восточную Европу со странами южной Азии и индийского суб-континента;

- **Центральная Азия** – европейская часть Российской Федерации и Средняя Азия – азиатская часть Российской Федерации. Данные коридоры обеспечивают связи между государствами, входившими ранее в состав единого государства СССР;

- **ТРАСЕКА**. Транспортные коммуникации Казахстана примыкают к данному коридору и являются его питательной средой в восточной части. Посредством TRACECA Казахстан имеет возможность альтернативного доступа к странам юго-восточной и центральной Европы, а также другим странам Средиземноморья, минуя территорию Российской Федерации.

² Коридор Южный лежит в пределах исторически известного Великого Шелкового Пути.

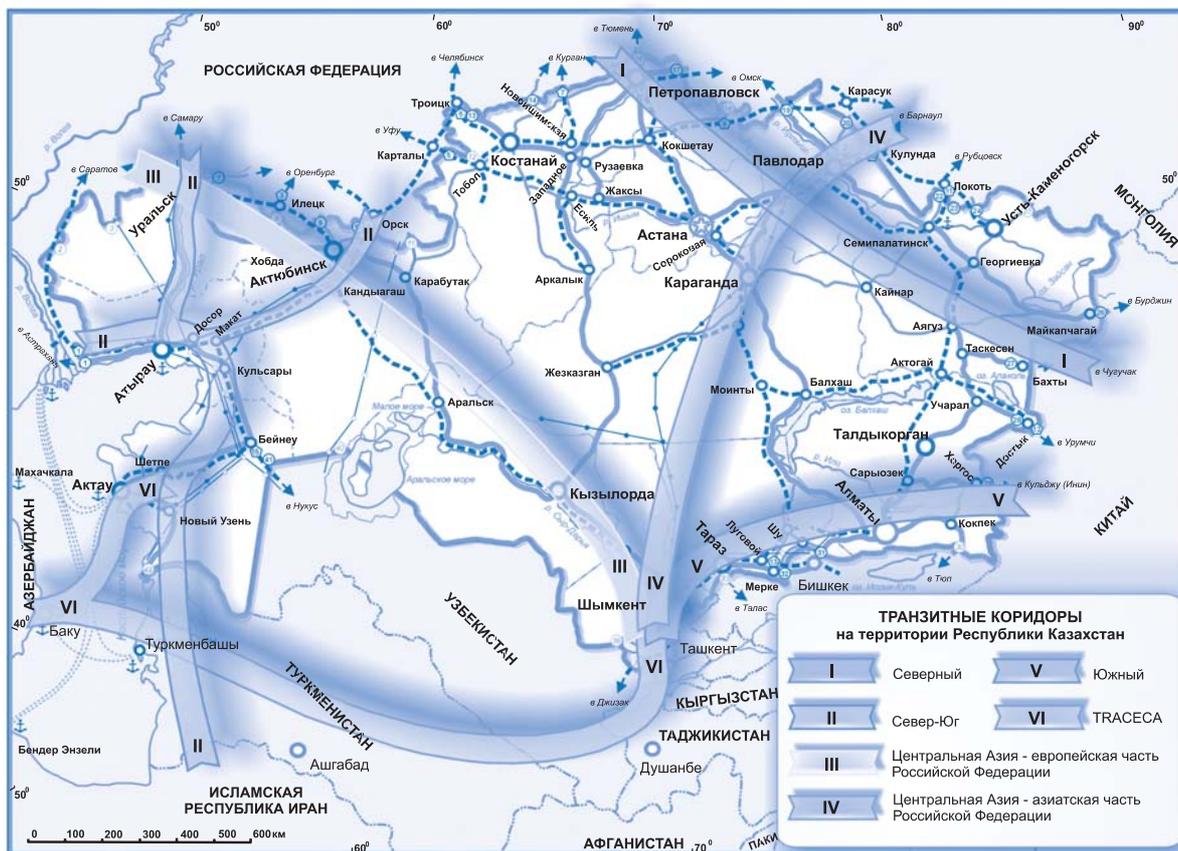


Рис. 2.2.1 Транзитные коридоры через территорию Республики Казахстан

Нетрудно заметить, что все рассмотренные выше коридоры основываются на базовой сети национальных железных и автомобильных дорог, по которой также осуществляются подавляющие объемы внутренних и экспортно-импортных перевозок Республики Казахстан.

В отличие от паневропейских транспортных коридоров, евроазиатские характеризуются высоким уровнем наложения друг на друга ввиду гораздо меньшей плотности железнодорожной и автодорожной сетей, отсутствия альтернативных маршрутов (особенно в автодорожной сети) и соединительных связей между различными национальными сетями. Так, ряд участков железнодорожных коридоров в Казахстане, в особенности, подходы к станции Дружба/Алашанькоу – единственному железнодорожному переходу между Центральной Азией и Китаем – являются частью нескольких коридоров и маршрутов.

В дополнение к глобальным Евроазиатским коридорам, представляющим основной интерес для железнодорожных перевозок, целый ряд региональных коридорных маршрутов является не менее важными для Казахстана, особенно

для автомобильного транспорта. К этим коридорам относятся:

- С5а: Центральная Россия/Уральский Регион – Западный Казахстан – Узбекистан/Туркменистан/Таджикистан (железнодорожный/автомобильный коридор);
- С5b: Россия/Сибирь – **Восточный Казахстан – Южный Казахстан** – Кыргызстан/Узбекистан/Туркменистан/Таджикистан (железнодорожный и автомобильный коридор, но железнодорожная составляющая является менее важной);
- С5с: Россия/Сибирь – **Восточный Казахстан** – Китай (железнодорожный, автомобильный и потенциальный коридор внутренних водных перевозок, но железнодорожная составляющая является менее важной).

Прямые маршруты в направлении Восток – Запад через Казахстан все еще отсутствуют как в железнодорожных, так и в автодорожных сетях. Грузовые потоки в этом направлении подвержены значительным объездам. Несмотря на то, что это касается в основном внутренних, импортных и экспортных грузопотоков, возрастает привлекательность Казахстана в качестве транзитной страны.

Техническая характеристика основных международных автотранспортных коридоров

Наименование коридоров	Протяженность (км)	Состояние автодороги		Интенсивность движения (а/м в сутки)
		Удовлетворительное (км)	Неудовлетворительное (км)	
I Ташкент-Шымкент-Тараз-Бишкек-Алматы-Коргас	1137	267	870	4567
II Шымкент-Кызылорда-Актобе-Уральск-Самара	2048	607	1441	1227
III Алматы-Караганда-Астана-Петропавловск	1669	844	825	2599
IV Астрахань-Атырау-Актау-граница Туркменистана	1420	312	1108	757
V Омск-Павлодар-Семипалатинск-Майкапшагай	1105	600	505	900
VI Астана-Костанай-Челябинск	879	352	527	2376
Итого:	8258	2982	5276	

В целом Международные транспортные коридоры по сути являются международными трансконтинентальными маршрутами (как, по нашему мнению, более правильно их именует ЭСКАТО ООН), проходящими внутри каждой страны по внутренним транспортным коридорам. Международные и внутренние коридоры – разные понятия, не исключające друг друга.

Понятие «внутренних коридоров» уместно для систематизации направлений международных маршрутов внутри страны и обозначения в составе транспортных магистралей, в наибольшей степени задействованных в обслуживании международных перевозок, с целью обеспечения приоритетности их развития для укрепления транзитного потенциала.

Обозначение «внутренних коридоров» было введено в практику еще в 90-х гг. прошлого века, начиная с работ ЭСКАТО ООН по выбору направлений Трансзападной железной дороги внутри каждого государства-участника этих маршрутов. С тех пор эти названия вошли во многие внутренние и международные документы, в том числе в Концепцию развития международных транспортных коридоров РК, одобренную Постановлением Правительства РК №566 от 27.04.01 г.

Государственной программой развития автомобильной отрасли Республики Казахстан на 2001–2005 гг., утвержденной Указом Президента страны №730 от 28.11.01 г., определены сле-

дующие шесть внутренних автотранспортных коридора, проходящих через территорию Казахстана:

- 1) Ташкент – Шымкент – Тараз – Алматы – Коргас;
- 2) Шымкент – Кызылорда – Актобе – Уральск – Самара;
- 3) Алматы – Караганда – Астана – Петропавловск;
- 4) Астрахань – Атырау – Актау – граница Туркменистана;
- 5) Омск – Павлодар – Семипалатинск – Майкапшагай;
- 6) Астана – Костанай – Челябинск – Екатеринбург.

Транзитные перевозки осуществляются преимущественно между республиками Центральной Азии, Россией, Китаем.

Общая протяженность указанных коридоров составляет 8,3 тыс. километров. На большей части протяженности (94%) имеется асфальтобетонное и черногравийное покрытие. Грунтовые разрывы имеются только на четвертом маршруте. Однако технико-эксплуатационные характеристики (ровность и прочность) неудовлетворительны на большей части маршрутов, как видно в таблице 2.2.1.

Государственной программой развития автомобильной отрасли РК на среднесрочную перспективу намечено проведение значительных

Программа развития автодорожной отрасли на 2001–2005 гг.

Наименование маршрутов	Протяженность, км	План проведения работ до 2005 г.			
		реабилитация, км	реконструкция, км	перевод в черное покрытие, км	строительство, км
I Ташкент-Шымкент-Тараз-Бишкек-Алматы-Коргас	1137	204	353	-	-
II Шымкент-Кызылорда-Актобе-Уральск-Самара	2048	78	439	78	-
III Алматы-Караганда-Астана-Петропавловск	1669	973	538	-	30 (обход Астаны)
IV Астрахань-Атырау-Ақтау-граница Туркменистана	1420	-	110	318	70
V Омск-Павлодар-Семипалатинск-Майкапшагай	1105	-	210	-	-
VI Астана-Костанай-Челябинск	879	-	400	-	-
Итого:	8258	1255	2050	396	100

Таблица 2.2.3

Пункты пересечения границ, открытых для международных грузовых перевозок

Сопредельное государство	Протяженность границы, км*	Количество автомобильных переходов**
Российская Федерация	6 467	18
Узбекистан	2 300	6
Китай	1 460	5
Кыргызстан	980	4
Туркменистан	380	1

* Источник: Статистический ежегодник Казахстана

** Источник: Постановление Правительства №1556 от 3.11.01 г. «Об утверждении перечня автомобильных пунктов пропуска на государственной границе Республики Казахстан».

объемов работ по реабилитации, реконструкции действующих и строительству новых участков дорог (таблица 2.2.2).

По результатам обследования, проведенного ЗАО «НИИТ ТК» в августе 2001 г., на постах транспортного контроля Республики Казахстан за сутки было зарегистрировано более 300 автотранспортных средств (включая автобусы, легковые и грузовые автомобили, в том числе порожние), из которых 65,6% составил отечественный автотранспорт. В экспортном сообщении было зарегистрировано 71 транспортное средство, в том числе отечественный автотранспорт – 56 ед. (78,9%). В импортном сообщении: всего – 78 ед., из них отечественный автотранспорт составил

42 ед. (53,8%). Транзитом проследовало 72 ед. автотранспорта, в т.ч. отечественный – 16 ед. (22,2%).

В соответствии с Постановлением Правительства Республики Казахстан № 62 от 19.01.02 г. «Некоторые вопросы, регламентирующие проезд автотранспортных средств по территории Республики Казахстан», при въезде иностранного автотранспортного средства на территорию Республики Казахстан, маршрут следования и срок выезда с ее территории устанавливается органами транспортного контроля.

Въезд и пребывание иностранных граждан (водители и лица, сопровождающие груз или следующие в качестве пассажиров) в Республике

Казахстан, а также их выезд регламентируются соответствующими международными договорами Республики Казахстан и Правилами въезда, пребывания и выезда иностранных граждан, находившихся в Республике Казахстан.

Обследование 2001 г. по постам транспортного контроля Республики Казахстан показало, что иностранные автотранспортные средства пребывают на территории нашего государства от трех суток до нескольких недель. Срок пребывания зависит от многих причин, основными из которых являются:

- маршрут следования, например, направление Петропавловск – Шымкент;
- возможные поломки транспортного средства во время следования по маршруту;
- время простоя под погрузочно-разгрузочными работами или в ожидании погрузки;
- превышение весовых или габаритных параметров транспортного средства, повлекшее за собой задержки на постах транспортного контроля;
- неправильное оформление сопроводительных документов, задержка на таможенных и пограничных постах и т.д.

Для осуществления международного сообщения на границе республики действуют автомобильные переходы (таблица 2.2.3).

Хотя интенсивность движения автотранспорта на трассах международных транспортных коридоров для условий Казахстана оценивается как напряженная (особенно в направлениях первого коридора Ташкент–Коргас, второго – Алматы–Петропавловск, шестого – Астана–Челябинск), повсеместно имеются большие резервы по пропускной способности этих коридоров и провозной возможности имеющегося парка автотранспортных средств.

Насущными проблемами более рационального использования международных автотранспортных коридоров остаются неудовлетворительное состояние автомобильных дорог и сервисного обслуживания пользователей, наличие различного рода нефизических барьеров на дорогах и пограничных переходах, отсутствие единых операторов транспортных коридоров. Следует также указать на нерешенность вопросов четкой конкретизации перечня и направле-

ний внутригосударственных подвариантов автотранспортных коридоров. Все эти вопросы требуют своего радикального решения в политическом, техническом и организационном аспектах на государственном уровне.

2.3 Маршрутное обеспечение международных транспортных коридоров на территории Казахстана

В целях обеспечения практического функционирования международные транспортные коридоры должны быть четко маршрутизированы для каждого вида магистрального транспорта по каждой стране прохождения коридора. К настоящему времени на территории Казахстана реально сложились и потенциально перспективны следующие транзитные коридоры (см. рис. 2.2.1):

- Северный;
- Южный;
- Север – Юг;
- Центральная Азия – РФ;
- ТРАСЕКА.

Эти коридоры в пределах Казахстана подкрепляются следующим маршрутным обеспечением.

Коридор «Северный» могут обслуживать один железнодорожный, два автодорожных и один водный маршрут:

Железнодорожный маршрут имеет несколько стыков с российской железной дорогой, альтернативные участки и один стык с китайской железной дорогой:



В настоящее время в качестве транзитного используется преимущественно ход Пресногорьковская-Новоишимская-Кокшетау-Астана-Мойынты-Актогай-Достык.

Протяженность маршрута составляет от ст. Достык:

- до ст. Тобол 2077 км (через ст. Мойынты) или 2176 км (через ст. Павлодар);
- до ст. Каерак (Золотая сопка) 2246 км (через ст. Мойынты) или 2345 км

(через ст. Павлодар);

- до ст. Пресногорьковская 2045 км (через ст. Мойынты) или 2144 км

(через ст. Павлодар);

- до ст. Петропавловск 1998 км (через ст. Мойынты) или 1998 км (через ст. Павлодар).

Железнодорожный маршрут в рамках коридора *Северный* и примыкающая к нему на востоке Китайская железная дорога, несмотря на сокращение сухопутного расстояния между Европой и Восточной Азией почти на 2 тыс. км, испытывает сильнейшую конкуренцию со стороны более развитой и организовано работающей российской транссибирской магистрали. Нельзя также исключать и другого претендента на обслуживание этого направления – морской торговый флот, прежде всего, китайский. В результате такой комбинации развитие коридора *Северный* на базе фрагмента альтернативного железнодорожного маршрута, проходящего по территориям Китая и Республики Казахстан, в значительной степени оказывается зависимым от согласованной позиции российской, китайской и казахстанской сторон по вопросам формирования трансконтинентального коридора *ТРАНССИБ*.

Автодорожные маршруты в рамках коридора *Северный* соединяют четыре погранперехода на китайской границе с шестью погранпереходами на российской границе:



и



Следует отметить, что автомобильная дорога, связывающая Караганду с Аягузом через Кайнар, не включена в Постановлении Правительства Республики Казахстан в список дорог международного значения, соответственно, не доступна иностранным перевозчикам и поэтому второй автомобильный маршрут следует рассматривать скорее как потенциальный для данного коридора.

Протяженность автодорожного маршрута от ст. Ертыс до ст. Майкапчагай составляет 1156 км, а от ст. Жанааула до ст. Бахты – 2066 км.

Водный маршрут по реке Иртыш практически дублирует автодорожный маршрут Ертыс-Павлодар-Семипалатинск-Майкапчагай. Но из-за нерабочего состояния Шульбинского гидроузла движение по реке Иртыш в настоящее время возможно только до города Семипалатинск. В связи с этим, международные перевозки речным транспортом в сторону Китая пока что не осуществляются.

Востребованность автодорожных и водного маршрутов в рамках коридора *Северный*, как показывают практические наблюдения, не выходит за рамки региональных связей Российской Федерации и Китая (преимущественно его западных провинций).

Перспективы коридора *Северный* связаны с высокой заинтересованностью международных организаций в формировании альтернативы российской железнодорожной магистрали в рамках коридора *ТРАНССИБ*, а также сокращением дальности (практически на 2 тыс. км) транспортировки грузов в направлении *Запад-Восток*.

Другая отличительная особенность данного коридора заключается в отсутствии других альтернативных маршрутов для региональных грузопотоков между западным Китаем и Российской Федерацией.

Коридор «Южный» могут обслуживать один железнодорожный и один автодорожный маршруты:

Железнодорожный маршрут имеет по одному стыку с китайской и узбекской железными дорогами, а также альтернативный участок на территории Республики Казахстан:



К данному маршруту на ст. Луговая примыкает южный участок кыргызской железной дороги.

В настоящее время в качестве транзитного используется преимущественно ход Сарыагаш-Шымкент-Луговая-Шу-Алматы-Актогай-Достык. Протяженность маршрута от ст. Сарыагаш до ст. Достык составляет 1879 км (через ст. Мойынты) или 1775 км (через ст. Алматы).

Данный железнодорожный маршрут является безальтернативным в рамках коридора Южный, равно как и в пределах трансконтинентального коридора ЦЕНТРАЛЬНЫЙ. Вероятно, в связи с этим в середине 90-х гг. в Узбекистане возникла идея строительства железной дороги на Кашгар (Китай) через кыргызский город Ош. Несмотря на всю фантастичность подобной идеи (прокладка железной дороги в горных условиях на высотах до 4 тыс. м над уровнем моря), важнейшим выводом для Казахстана должно стать понимание крайней необходимости рассмотрения нового варианта транспортной связи Центральной Азии с Китаем. Очевидно, что казахстанские условия транзита в данном направлении обладают достаточно большими резервами для своего совершенствования.

Автодорожный маршрут в рамках коридора Южный соединяет погранпереходы на узбекской границе с двумя погранпереходами на китайской границе и имеет альтернативные участки автомобильных дорог:



Основная автомагистраль между населенными пунктами Мерке и Кордай пролегает по территории Кыргызстана, с заходом в его столицу – го-

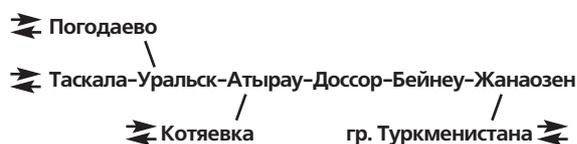
род Бишкек. На территории Казахстана этот участок маршрута имеет дублирующую автодорогу (через населенный пункт Кайнар), которая всего лишь на 14 км увеличивает общую протяженность маршрута. Однако ее технические характеристики и состояние значительно уступают кыргызскому варианту.

Протяженность маршрута по казахстанской территории от узбекской границы до основного автомобильного погранперехода Коргас составляет 1177 км через ст. Сарыозек и 1129 км через ст. Кокпек.

Казахстанским автодорожным маршрутам в рамках коридора Южный начинают составлять конкуренцию прямые автодорожные связи, устанавливаемые Кыргызстаном, Таджикистаном и Китаем. В этих странах построены или строятся автомобильные дороги и обустраиваются погранпереходы в районах населенных пунктов Торугарт (Кыргызстан) и Ранкуль (Таджикистан) с выходом на Каракорумское шоссе (Китай). Тем не менее, казахстанский автодорожный маршрут имеет одно неоспоримое преимущество: он может функционировать круглогодично, а упомянутые транспортные связи среднеазиатских республик с Китаем из-за высокогорья (3-4 тыс. м над уровнем моря) рассчитаны только на сезонную работу.

Коридор «Север – Юг» в настоящее время может обслуживаться на всем своем протяжении по территории Республики Казахстан только одним автодорожным маршрутом и лишь частично железной дорогой.

Автодорожный маршрут соединяет погранпереходы на российской и туркменской границах:



В населенном пункте Доссор к маршруту примыкает автомобильная дорога, посредством которой к коридору могут быть подключены дополнительные переходы, расположенные на границе Казахстана с Оренбургской областью Российской Федерации. Протяженность маршрута от погранперехода Погодаево до туркменской границы составляет 1648 км и от погранперехода Котьяевка – 1373 км.

Железнодорожный маршрут в пределах коридора *Север-Юг* имеет один стык с российской железной дорогой, примыкание узбекской железной дороги и заканчивается в городе Актау (железнодорожная станция Мангышлак), где расположен единственный в Казахстане морской торговый порт:



В городе Атырау имеется речной порт с выходом в Каспийское море.

Протяженность маршрута от ст. Акколь до Актауского морского торгового порта составляет 1071 км.

Объективно вся транспортная инфраструктура трансконтинентального коридора *Север-Юг* имеет незавершенный вид. В западной части она наиболее развита и опирается на сеть российских и азербайджанских железных и автомобильных дорог. При этом на границе Азербайджана и Ирана имеется автомобильный погранпереход, в то время как железная дорога заканчивается в Астаре (Азербайджан) вблизи от ирано-азербайджанской границы. С восточной (казахстанской) стороны транспортная инфраструктура коридора менее развита, наземные связи (как железнодорожные, так и автодорожные) имеют разрывы и, к тому же, пересекают большее количество межгосударственных границ. Существенную конкуренцию наземным маршрутам коридора *Север-Юг* в летнее время может составлять внутренний водный маршрут по Каспийскому морю, реке Волге, системе каналов в Балтийское море.

Преимущество казахстанского варианта маршрутизации коридора *Север-Юг* может возникнуть в случае принятия решения о прокладке магистрального нефтепровода из западного Казахстана в сторону Персидского залива, тогда проблема развития транспортных коммуникаций может решаться с минимальными затратами, на основе концепции единых транспортных коридоров.

Коридор «Средняя Азия – европейская часть Российской Федерации» в настоящее время обслуживается одним железнодорожным и одним автодорожным маршрутами.

Железнодорожный маршрут имеет два стыка с российской железной дорогой и один стык с узбекской железной дорогой:



На данном маршруте казахстанская железная дорога между станциями Жайсан и Чингирлау проходит по территории Российской Федерации, где имеется дополнительный стык с российской железной дорогой в городе Соль-Илецк.

Протяженность железнодорожного маршрута от ст. Таскала до ст. Сарыагаш составляет 2065 км.

В ближайшей перспективе ожидается завершение строительства и запуск в эксплуатацию участка железной дороги Учкудук - Нукус в Узбекистане, после этого у казахстанского железнодорожного маршрута в рамках данного коридора появится сильно конкурирующая альтернатива. Деятельность железнодорожной линии, которая соединяет туркменский Чарджоу и казахстанский Бейнеу, после распада СССР была практически парализована ввиду многократного пересечения узбекско-туркменской границы по пути следования. Теперь узбекской стороной эта проблема снимается. При этом смещение грузопотока на запад, на территорию Узбекистана, представляется практически неизбежным.

Автодорожный маршрут во многом дублирует железнодорожный и соединяет погранпереходы на российской границе с погранпереходами на узбекской границе:



Протяженность маршрута от погранперехода Погодаево до узбекско-казахстанской границы составляет 2012 км.

Так же, как и в случае с железной дорогой, казахстанскому автодорожному маршруту составляют конкуренцию автомобильные дороги Узбекистана. Так, при обследованиях 1998, 2000 и

2001 гг. был выявлен автотранспортный поток из Узбекистана, проходящий западнее Аральского моря по технологическим дорогам газопровода Бухара-Урал через Бозой, Шалкар и далее на Кандыагаш или Карабутак. Такое движение осуществлялось с очевидным нарушением Постановления Правительства Республики Казахстан № 557. Совершенно очевидно, что такому положению способствовали как крайне плохое состояние автомобильных дорог в Кызылординской и Актюбинской областях, так и большое количество нефизических препятствий для движения иностранных автоперевозчиков по территории Казахстана.

Коридор «Центральная Азия – азиатская часть Российской Федерации» имеет наиболее широкие географические пределы, может обслуживаться двумя железнодорожными и тремя автодорожными маршрутами, которые при подходе к российской границе дробятся на отдельные направления.

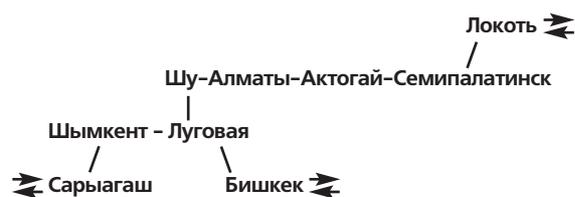
Железнодорожный маршрут, пролегающий в западной части коридора, имеет несколько стыков с российской железной дорогой (Северо-Казахстанская и Павлодарская области). На юге имеется по одному стыку с узбекской и киргизской железными дорогами:



Протяженность маршрута от ст. Сарыагаш до ст. Тобол составляет 2284 км; до ст. Каерак 2453 км; до ст. Пресногорьковская 2252 км; до ст. Петропавловск 2105 км; до ст. Кызылту 2112 км и до ст. Шарбакты 2117 км.

Железнодорожный маршрут, пролегающий в восточной части коридора, на значительном своем протяжении лежит в пределах коридора Южный и использует те же железнодорожные магистрали. Маршрут имеет стык с российской железной дорогой в Восточно-Казахстанской области (Алтайский край Российской Федера-

ции) и стыки с узбекской и киргизской железными дорогами:



Протяженность маршрута от ст. Сарыагаш до ст. Локоть составляет 2042 км.

Основной автодорожный маршрут практически дублирует железнодорожный Западный и соединяет погранпереходы на российской границе с погранпереходами на киргизской и узбекской границах:



Протяженность маршрута от узбекской границы до Жанааула составляет 2469 км; до российской границы в районе города Петропавловска 2122 км; до Ертыс 2005 км; до Шарбакты 1901 км.

Другой автодорожный маршрут пролегает западнее основного, соединяет те же самые погранпереходы на казахстанско-узбекской и казахстанско-киргизской границе с погранпереходами на казахстанско-российской границе в районе южного Урала:



Протяженность маршрута от узбекской границы до Жанааула составляет 2009 км; до российской границы в районе города Петропавловска 1963 км.

Наконец, иностранными перевозчиками нередко используется еще один автодорожный маршрут в восточной части данного коридора:



Его протяженность от узбекской границы до погранперехода Ауыл (возле Семипалатинска) составляет 1234 км; до погранперехода Убе (возле Усть-Каменогорска) составляет 1190 км.

Железнодорожные и автодорожные маршруты в рамках коридора «Центральная Азия – азиатская часть Российской Федерации» не имеют каких-либо альтернатив и конкурируют между собой за привлечение инвестиций на развитие инфраструктуры.

Анализ маршрутного обеспечения, состояния инфраструктуры международных транспортных коридоров, пролегающих по территории Республики Казахстан, развитие международных перевозок показывают, что, во-первых, инфраструктура наземных коммуникаций в Казахстане, как, впрочем, и на сопредельных территориях, и даже на магистральных направлениях, не отвечает современным требованиям. Для приведения ее в надлежащее и конкурентоспособное состояние требуются большие объемы инвестиций. Во-вторых, наблюдается стремление установления прямых, там, где это возможно, транспортных связей между соседними государствами, а также наличие межгосударственной борьбы за привлечение транзитных грузопотоков на национальные территории.

Из этого следует, что для внедрения в мировую транспортную систему там, где имеется только национальный интерес, следует полагаться исключительно на внутренние источники инвестиций. В силу очевидной их ограниченности необходим поэтапный подход к реализации различных дорожных проектов. Еще на стадии бизнес-планов или технико-экономических обоснований они должны ранжироваться на основании грамотных политических прогнозов и объективных оценок возможных грузопотоков. Там, где возникают интересы двух или нескольких государств, следует совместно искать пути паритетного решения существующих проблем. И, нако-

нец, где присутствуют интересы глобального масштаба, необходимо прибегать к политической и финансовой поддержке международных организаций и заинтересованных транснациональных компаний.

Рассмотренные схемы маршрутного обеспечения наглядно представляют реальные направления путей сообщения наземных видов транспорта в составе международных транспортных коридоров, сочетание их железнодорожных и автодорожных участков. Эти схемы с их описаниями представляют, несомненно, очень важную информацию для экспедиторов и операторов мультимодальных перевозок в системах международных транспортных коридоров.

2.4 Анализ международных транспортных грузопотоков

Внешняя торговля в Казахстане начала развиваться только с обретением республикой независимости. Нарастающая внешнеторговая активность выдвинула перед автотранспортом республики новые задачи по транспортному обслуживанию потребностей участников внешнеэкономической деятельности. Для решения этих задач в 1994 г. был организован Союз международных автомобильных перевозчиков Республики Казахстан (КазАТО), который уже через год после своего создания был принят в Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ, Женева).

Вступление в МСАТ создало условия для интеграции казахстанских международных перевозчиков в европейский и азиатский транспортные рынки, использования передовых технологий таможенного и транспортного оформления перевозок. Важнейшим результатом взаимодействия с МСАТ явился допуск отечественных перевозчиков к системе МДП.

Количество автомобилей, занятых на международных перевозках по системе МДП, в республике, по сравнению с 1996 г., увеличилось в 10,5 раза, а объемы выполненных ими перевозок – в 13,5 раза. В настоящее время транспортные компании, занятые на международных перевозках, укомплектованы автомобилями европейских марок – MAN, Volvo, Mercedes, DAF, Iveco и др.

**Динамика внешнеторгового оборота Республики Казахстан
(без учета неорганизованной торговли) экспорт в ценах FOB, импорт в ценах CIF
за 1997–2002 гг. (млн. долларов США)**

	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Товарооборот – всего	10797,8	9785,4	9284,5	14331,1	14997,8	16199,6
в том числе:						
- страны СНГ	5314,1	4229,1	3090,4	5203,4	5926,0	5253,8
- дальнего зарубежья	5483,7	5556,3	6194,1	9127,7	9071,8	10945,8
Экспорт – всего	6497,0	5435,8	5598,0	9179,6	8640,0	9709,1
в том числе:						
- страны СНГ	2981,9	2169,5	1492,4	2398,4	2625,3	2223,3
- дальнего зарубежья	3515,1	3266,3	4105,6	6781,2	6014,7	7485,8
Импорт – всего	4300,8	4349,6	3686,5	5151,5	6357,8	6490,5
в том числе:						
- страны СНГ	2332,2	2059,6	1598,0	2805,0	3300,7	3030,5
- дальнего зарубежья	1968,6	2290,0	2088,5	2346,5	3057,1	3460,0
Сальдо – всего	2196,2	1086,2	1911,5	4028,1	2282,2	3218,6
в том числе:						
- страны СНГ	649,7	109,9	- 105,6	- 406,6	- 675,4	-807,2
- дальнего зарубежья	1546,5	976,3	2017,1	4434,7	2957,6	4025,8

Расширилась география международных перевозок. Только за последние два года заключены межправительственные соглашения о международном автомобильном сообщении с Нидерландами, Испанией, Грецией, Италией и Швейцарией, а всего на сегодняшний день Казахстан имеет такие соглашения с 30 государствами.

Несмотря на большие расстояния перевозок (от 5 до 9 тыс. км), автомобильный транспорт сейчас успешно конкурирует с железнодорожным транспортом, особенно на перевозках чувствительных грузов и грузов с высокой степенью таможенного риска.

Показатели объемов и тенденций развития перевозок грузов в международном сообщении непосредственно зависят от уровня и темпов роста внешнеторгового оборота и динамики изменения средней стоимости весовой единицы (тонны) перевозимых товаров.

Внешнеторговый оборот Республики Казахстан ежегодно устойчиво возрастает. Согласно данным таможенной статистики общий товарооборот (без учета неорганизованной торговли) за 2002 г. достиг 16,2 млрд. долларов США. Этот показатель за последний отчетный год в целом увеличился на 8%, в т.ч. по экспорту на

12% и по импорту на 2%. Динамика внешнеторгового оборота за 1997–2002 гг. отражена в таблице 2.4.1.

Опережающими темпами увеличивается товарооборот со странами дальнего зарубежья – за 1997–2002 гг. рост произошел примерно в 1,5 раза, а со странами СНГ происходит некоторое снижение.

Основными поставщиками импортной продукции являются Российская Федерация (39,1% от общего объема импорта в долларах США или 2 540,4 млн. долларов США), Германия (8,7%), США (7,0%), Китай (4,7%), Великобритания (3,9%), Италия и Украина (по 3,3%), Турция (2,6%), Япония (2,5%), Республика Корея и Франция (по 1,7%), Нидерланды и Узбекистан (по 1,3%), Польша (1,1%), Швейцария (0,9%).

Анализ распределения грузопотоков через границу Республики Казахстан по видам транспорта показывает, что основной объем перевозок в тоннах приходится на железнодорожный транспорт.

Вместе с тем следует отметить, что доля автомобильного транспорта в общих объемах международных автомобильных перевозок (без учета транзитных грузопотоков через территорию

**Распределение грузопотоков через границу Республики Казахстан
по видам транспорта за 2000–2002 гг.**

Виды транспорта	Грузопотоки		в том числе грузопотоки				Средняя стоимость одной тонны брутто груза, долл. США
	всего		импорт		экспорт		
	тыс. тонн	уд. вес, %	тыс. тонн	уд. вес, %	тыс. тонн	уд. вес, %	
2000 г.							
Железнодорожный	68 594,8	72,3	7 181,7	60,1	61 413,1	74,1	121
Автомобильный	3 278,4	3,5	1 526,7	12,8	1 751,7	2,1	532
Внутренний водный	7,0	0,01	0,5	0,0	6,5	0,01	100
Морской	2 851,5	3,0	46,8	0,4	2 804,7	3,39	203
Воздушный	19,3	0,02	13,7	0,1	5,6	0,0	43 399
Трубопроводный	19 918,0	21,0	3 084,0	25,8	16 834,0	20,3	133
Прочие	150,7	0,17	89,5	0,8	61,2	0,1	1 565
Итого	94 819,7	100	11 942,9	100	82 876,8	100	151
2001 г.							
Железнодорожный	69 197,4	66,7	7 855,1	48,0	61 342,3	70,2	119
Автомобильный	2 611,2	2,5	1 313,4	8,0	1 297,8	1,48	686
Внутренний водный	26,7	0,03	5,6	0,03	21,1	0,02	79
Морской	4 819,6	4,64	79,6	0,48	4 740,0	5,4	171
Воздушный	16,8	0,02	14,6	0,09	2,2	0,0	48 482
Трубопроводный	26 929,6	26,0	6 982,1	42,7	19 947,5	22,8	115
Прочие	139,9	0,11	114,0	0,7	25,9	0,1	1 848
Итого	103 741,2	100	16 364,4	100	87 376,8	100	145
2002 г.							
Железнодорожный	65 527,4	52,4	7 101,6	32,2	58 425,8	56,8	118
Автомобильный	2 016,9	1,6	1 217,5	5,5	799,4	0,78	915
Внутренний водный	27,7	0,02	10,5	0,05	17,2	0,02	137
Морской	5 135,1	4,1	56,3	0,25	5 078,8	4,9	147
Воздушный	16,9	0,01	14,8	0,1	2,1	0,0	51 207
Трубопроводный	51 804,7	41,5	13 480,8	61,2	38 323,9	37,2	88
Прочие	435,8	0,37	150,2	0,7	285,6	0,3	1047
Итого	124 964,5	100	22 031,7	100	102 932,8	100	130

Примечание. В категорию «прочие транспортные средства» включены следующие объемы перевозок: почта, железнодорожные вагоны на пароме, автомобили на пароме, самодвижущиеся транспортные средства и др.

Таблица 2.4.3

Расчет объемов товаропотоков

	2000 г.	2001 г.	2002 г.
Объем перевозок, тыс. тонн	3278,4	2611,2	2016,9
Средняя цена 1 тонны перевозимой продукции, долл. США	532	686	915
Объем товаропотоков, освоенных автотранспортом, млн. долл. США	1743,2	1791,8	1847,5
Процент роста товаропотоков к предыдущему году	x	2,7	3,0

**Структура международных экспортно-импортных перевозок грузов
по видам товаров, 2002 г.**

Вид товаров	Всеми видами транспорта		в том числе			
	тыс. тонн	%	Железнодорожный транспорт		Автодорожный транспорт	
			тыс. тонн	%	тыс. тонн	%
Бокситы	1,5	0,0	1,52	0,0	0,01	0,0
Бумага и изделия из бумажной массы	160,5	0,1	132,37	0,2	26,13	1,3
Готовые продукты питания	5184,3	4,1	536,21	0,8	119,75	5,9
Древесина и изделия из неё	552,5	0,4	399,09	0,6	144,30	7,2
Зерновые и мукомольно-крупяная продукция	4776,2	3,8	4661,71	7,1	112,69	5,6
Исходные материалы, ткани, текстильные материалы и изделия из них	39,1	0,0	16,98	0,0	21,55	1,1
Кокс	919,7	0,7	916,94	1,4	2,80	0,1
Лом черных металлов	1334,3	1,1	1332,53	2,0	0,86	0,0
Машины, механизмы, оборудование и аппаратура, в т.ч. электронная	819,3	0,7	458,67	0,7	159,19	7,9
Нефтепродукты	2360,5	1,9	1984,36	3,0	30,08	1,5
Пластмассы и изделия из них, каучук и резиновые изделия	188,9	0,2	114,07	0,2	73,19	3,6
Продукты животного происхождения	156,5	0,1	61,19	0,1	92,66	4,6
Продукты растительного происхождения	360,0	0,3	163,31	0,2	195,0	9,7
Продукты химической промышленности	2296,7	1,8	2231,43	3,4	63,11	3,1
Руды	11342,9	9,1	11342,80	17,3	0,01	0,0
Строительные товары	1472,9	1,2	917,97	1,4	545,05	27,0
Сырая нефть	42050,1	33,6	4796,92	7,3	0,16	0,0
Товары народного потребления	114,7	0,1	36,92	0,1	76,45	3,8
Уголь	24539,6	19,6	24533,07	37,4	6,53	0,3
Удобрения	375,0	0,3	371,92	0,6	3,04	0,2
Хлопок	142,2	0,1	141,83	0,2	0,35	0,0
Цемент	363,5	0,3	332,78	0,5	30,67	1,5
Черные и цветные металлы и изделия из них	6853,3	5,5	6735,85	10,3	104,19	5,2
Прочие	18560,3	14,9	3306,93	5,0	209,17	10,4
Общий итог	124964,6	100,0	65527,39	100,0	2016,93	100,0

Республики Казахстан) в последние годы имеет явную тенденцию к снижению (см. табл. 2.4.2).

Так, если за 2000 г. в экспортно-импортном сообщении автомобилями было перевезено 32787,4 тыс. тонн различных грузов, то за 2001 год – 2611,2 тыс. тонн (снижение составляет 20,4%) и за 2002 г. – 2016,9 тыс. тонн (снижение к предыдущему году еще на 23%).

Однако следует учесть, что при последовательном снижении средней стоимости одной тонны груза по железнодорожному транспорту (соответственно за 2000, 2001, 2002 гг. – 121,

119, 118 долларов США за 1 тонну), по автомобильному транспорту усредненная стоимость одной тонны груза постоянно и весьма существенно возрастает (соответственно за 2000, 2001, 2002 гг. – 532, 686, 915 долларов США за 1 тонну). С учетом этого, объем товаропотоков, осваиваемый автомобильным транспортом, не только не снижается, а наоборот, ежегодно возрастает, что подтверждается следующим расчетом (таблица 2.4.3).

Сфера применения автомобильного транспорта в международном товарообмене смещена в

Таблица 2.4.5

Доля автомобильного транспорта в перевозках основных видов товаров, 2002 год

Вид товаров	экспорт, тыс. тонн	в т.ч. автомобильным транспортом		импорт, тыс. тонн	в т.ч. автомобильным транспортом		Общий итог, тыс. тонн	в т.ч. автомобильным транспортом	
		тыс. тонн	%		тыс. тонн	%		тыс. тонн	%
Бумага и изделия из бумажной массы	7,93	2,96	37,4	152,52	23,17	15,2	160,45	26,13	16,3
Готовые продукты питания	35,10	11,77	33,5	5149,22	107,98	2,1	5184,31	119,75	2,3
Древесина и изделия из неё	133,62	8,49	6,4	418,86	135,82	32,4	552,47	144,30	26,1
Зерновые и мукомольно-крупяная продукция	4686,81	69,38	1,5	89,41	43,31	48,4	4776,22	112,69	2,4
Исходные материалы, ткани, текстильные материалы и изделия из них	9,78	4,07	41,6	29,28	17,49	59,7	39,07	21,55	55,2
Машины, механизмы, оборудование и аппаратура, в т.ч. электронная	137,27	30,65	22,3	682,01	128,54	18,8	819,28	159,19	19,4
Пластмассы и изделия из них, каучук и резиновые изделия	13,62	3,15	23,1	175,29	70,04	40,0	188,91	73,19	38,7
Продукты животного происхождения	29,60	26,74	90,3	126,94	65,92	51,9	156,54	92,66	59,2
Продукты растительного происхождения	220,56	110,34	50,0	139,47	84,67	60,7	360,04	195,0	54,2
Строительные товары	604,72	399,81	66,1	868,19	145,24	16,7	1472,91	545,05	37,0
Товары народного потребления	4,79	3,22	67,3	109,89	73,23	66,6	114,68	76,45	66,7
Хлопок	142,14	0,34	0,2	0,04	0,01	19,4	142,18	0,35	0,2
Цемент	81,07	1,64	2,0	282,38	29,03	10,3	363,45	30,67	8,4
Прочие товары	96825,77	126,83	0,1	13808,26	293,11	2,1	110634,03	419,94	0,4
Всего	102932,80	799,39	0,8	22031,75	1217,54	5,5	124964,55	2016,93	1,6

область перевозок более ценных, скоропортящихся и других срочных грузов.

Данные таблицы 2.4.4 подтверждают, что железнодорожный транспорт Казахстана специализирован преимущественно на транспортировке в международном сообщении таких массовых грузов, как уголь (составляющий в общем объеме перевозок 37,4%), руда (17,3%), черные и цветные металлы (10,3%), сырая нефть (7,3%), зерновые и мукомольно-крупяная продукция (7,1%). В целом перечисленные здесь виды грузов наиболее характерны для железнодорожного транспорта и занимают 80% и более от общего объема международных перевозок грузов на этом виде транспорта. Для условий Казахстана указанные грузы не являются объектом конкуренции для автомобильного транспорта, который, исходя из его возможностей и особенностей, занимает специфическую, но очень важную нишу в международном товаропродвижении. Эту нишу полноценно восполнить другими видами транспорта практически невозможно, хотя автомобильный транспорт, как правило, в состоянии потеснить другие виды транспорта, в первую очередь, железнодорожный, что прекрасно известно из транспортных коллизий в европейских государствах.

В общем объеме международных автомобильных перевозок (табл. 2.4.3) наибольшую долю занимают строительные материалы (27,0%), продукты растительного и животного происхождения (14,3%), машины, механизмы и оборудование (7,9%), готовые продукты питания (5,9%) и др.

Особая роль автомобильного транспорта в международных перевозках ряда групп товаров подтверждается, в частности, данными таблицы 2.4.5.

Если по Казахстану в общем товарообмене преобладает экспорт (82,4%) за счет массовых объемов вывоза сырьевых видов продукции (зерновые, нефть и нефтепродукты, руды металлов), транспортируемые железнодорожным транспортом (некоторые виды сырья – трубопроводным транспортом), то на автомобильном транспорте более 60% приходится на импорт товаров.

При этом основу импорта автомобильным транспортом составляют следующие группы товаров (табл. 2.4.5):

- товары народного потребления – 66,6% от общего объема ввоза;
- продукты животного происхождения – 51,9%;

- продукты растительного происхождения – 60,7%;

- ткани, текстильные материалы и изделия из них – 59,7%;

- пластмассовые изделия – 40,0%;

- изделия из древесины – 32,4%;

- машины, механизмы и аппаратура (включая легковые автомобили в специализированных автовозах) – 18,8%.

В период организации национальных транспортных компаний, специализирующихся на международных перевозках, основную долю импортных перевозок из европейских государств обеспечивал транспорт третьих стран (около половины от общего объема импортных перевозок назначением в Республику Казахстан), прежде всего, это перевозчики Белоруссии, Украины, России и стран Балтии.

Казахстан является евразийским государством, значительная его часть находится в Европе. Однако до сегодняшнего дня Министерство транспорта и коммуникаций Республики Казахстан не является участником Европейской конференции министров транспорта, что также ставит отечественных перевозчиков в неравные условия с операторами других стран.

Данные таблицы 2.4.5 свидетельствуют также о том, что автомобильный транспорт занимает лидирующее и конкурентное место в экспортном вывозе с территории Республики Казахстан таких грузов, как:

- продукты животного происхождения (в основном, рефрижераторные перевозки) – 90,3%;

- товары народного потребления, имеющие большую удельную стоимость и требующие ускоренной доставки – 67,3%;

- дорогостоящие современные строительно-отделочные материалы – 66,1%;

- продукты растительного происхождения, требующие особых условий перевозки – 50,0%;

- ткани, текстильные товары и изделия из них – 41,6%;

- пластмассовые изделия – 23,1%;

- машины, механизмы, аппаратура (в т.ч. электронная) – 22,3%.

Важно отметить, что доля автотранспорта в экспортно-импортных перевозках соответствующей номенклатуры грузов имеет, как правило, устойчивую тенденцию к росту.

В таблице 2.4.6 отражена структура междуна-

**Структура международных перевозок грузов автомобильным транспортом
по странам отправления и назначения, 2002 г.**

Континент	Страна отправления/ назначения	Всего		Импорт		Экспорт	
		тыс. тонн	%	тыс. тонн	%	тыс. тонн	%
Австралия и Океания, всего		0,13	0,0	0,13	0,0	0,0	0,0
Азия	Афганистан	2,08	0,1	0,0	0,0	2,08	0,3
	Иран	22,79	1,1	8,24	0,7	14,55	1,8
	Китай	214,43	10,6	186,22	15,3	28,21	3,5
	Монголия	4,23	0,2	0,49	0,0	3,74	0,5
	ОАЭ	6,54	0,3	5,95	0,5	0,59	0,1
	Турция	53,28	2,6	38,95	3,2	14,33	1,8
	Япония	4,16	0,2	4,16	0,3	0,0	0,0
	Прочие	4,49	0,2	3,93	0,3	0,57	0,1
Азия, всего		312,01	15,5	247,94	20,4	64,07	8,0
Америка	США	27,49	1,4	26,89	2,2	0,60	0,1
	Прочие	12,30	0,6	12,30	1,0	0,0	0,0
Америка, всего		39,79	2,0	39,19	3,2	0,60	0,1
Африка, всего		4,15	0,2	3,54	0,3	0,61	0,1
СНГ	Азербайджан	0,35	0,0	0,21	0,0	0,14	0,0
	Армения	0,10	0,0	0,06	0,0	0,04	0,0
	Белоруссия	6,49	0,3	6,18	0,5	0,31	0,0
	Грузия	0,06	0,0	0,05	0,0	0,01	0,0
	Кыргызстан	513,93	25,5	70,61	5,8	443,32	55,5
	Молдова	0,12	0,0	0,09	0,0	0,03	0,0
	Россия	952,84	47,2	704,52	57,9	248,32	31,1
	Таджикистан	0,32	0,0	0,03	0,0	0,29	0,0
	Туркменистан	2,17	0,1	1,64	0,1	0,53	0,1
	Узбекистан	28,43	1,4	5,06	0,4	23,37	2,9
	Украина	5,99	0,3	4,84	0,4	1,15	0,1
СНГ, всего		1510,80	74,9	793,28	65,2	717,51	89,8
Страны ЕС	Нидерланды	5,12	0,3	4,67	0,4	0,45	0,1
	Великобритания	14,11	0,7	13,73	1,1	0,38	0,0
	Германия	51,98	2,6	47,86	3,9	4,12	0,5
	Италия	29,41	1,5	20,26	1,7	9,15	1,1
	Финляндия	1,27	0,1	1,27	0,1	0,0	0,0
	Прочие	19,80	1,0	18,64	1,5	1,16	0,1
Страны ЕС, всего		121,68	6,0	106,42	8,7	15,26	1,9
Страны за пределами ЕС	Болгария	0,39	0,0	0,39	0,0	0,0	0,0
	Венгрия	1,92	0,1	1,91	0,2	0,01	0,0
	Латвия	0,80	0,0	0,47	0,0	0,33	0,0
	Польша	10,70	0,5	10,66	0,9	0,04	0,0
	Швейцария	1,65	0,1	1,64	0,1	0,01	0,0
	Прочие	12,92	0,6	11,98	1,0	0,94	0,2
Страны за пределами ЕС, всего		28,38	1,4	27,05	2,2	1,33	0,2
Общий итог		2016,93	100,0	1217,54	100,0	799,39	100,0

**Среднесуточная интенсивность движения грузовых автомобилей
по обследованным маршрутам (оба направления)**

Подвижной состав	Маршруты			
	№ 1	№ 2	№ 3	№ 4
Автомобили Республики Казахстан, из них порожние	417 100	355 180	556 206	387 213
Автомобили других государств, из них порожние	205 55	75 17	207 69	61 28
Всего автомобилей, из них порожние	622 155	430 197	763 275	448 241

родных автомобильных перевозок грузов за 2002 г. в импортно-экспортном сообщении и общие результаты в разрезе стран отправления и получения.

Из приведенных данных видно, что почти 90% экспортных и 65,2% импортных перевозок, выполненных автотранспортом, приходится на страны СНГ. Наряду с этим, значительные объемы перевозок выполняются в/из Китая. Из стран ЕС наибольшая торговая активность сложилась с Германией и Италией (соответственно экспорт 0,3% и 0,4%, импорт 2,7% и 1,8%).

В целях более глубокого изучения автотранспортного рынка международных автомобильных перевозок ЗАО НИИ ТК выполнил масштабные обследования автомобиле- и грузопотоков по основным автотранспортным коридорам республики. Накопленный опыт и анализ таможенной статистики показал, что на эти направления приходятся основные объемы автомобильных перевозок грузов в межобластном и международном сообщениях.

Ниже приведены некоторые результаты этих исследований. Каждому маршруту, для краткости, присвоен определенный номер:

№ 1 – Коргас – Алматы – Бишкек – Тараз – Шымкент – Ташкент;

№ 2 – Ташкент – Шымкент – Кызылорда – Актюбинск – Уральск – Самара;

№ 3 – Алматы – Балхаш – Караганда – Астана – Рузаевка – Костанай – Челябинск;

№ 4 – Майкапшагай – Георгиевка – Семипалатинск – Павлодар – Омск.

С целью уточнения структуры и мощности грузовых и транспортных потоков обследование проводилось в течение четырех суток (рабочие

дни недели, с 6 по 10 июля 2001 г.) на 22-х контрольных постах.

За время этого обследования через посты регистрации проследовало в общей сложности 9058 грузовых АТС, из которых 6863, или 76%, были зарегистрированы в Республике Казахстан, а 2195 или 24% – в других государствах (см. таблицу 2.4.7).

Среднесуточная интенсивность движения грузовых автомобилей по маршрутам №1 и №3 оказалась несколько выше, чем по маршрутам №2 и №4. При этом максимальное количество иностранных перевозчиков было зафиксировано на маршруте №1 (33% от общего количества), а минимальное (13,5%) – на маршруте №4. Внимание привлекает наличие большого количества порожних автомобилей, следовавших в межобластном и междугороднем направлениях. Для рыночных условий хозяйствования это кажется совершенно не характерным и может свидетельствовать о плохой организации междугородних, в том числе, международных автоперевозок.

В общем объеме обследованных грузопотоков наибольший удельный вес приходился на внутригосударственные междугородные перевозки (53%), за ними следовали транзитные перевозки (25%), перевозки в импортом (14%) и экспортом (8%) направлениях (таблица 2.4.8).

Внутригосударственные перевозки распределялись по видам сообщений следующим образом: межобластные – 77%, внутриобластные – 21% и каботажные – 2%.

Перевозки в импортном направлении выполнялись автоперевозчиками Республики Казахстан в объеме 40% и автоперевозчиками иностранных государств – в 60%, в том числе на автоперевозчиков третьих стран приходилось более

Распределение среднесуточных грузопотоков по видам сообщения

Виды сообщений	Маршрут							
	№ 1		№ 2		№ 3		№ 4	
	тонн	%	тонн	%	тонн	%	тонн	%
Внутригосударственные	2477	54,1	822	47,2	2192	49,4	984	66,8
Транзит	1227	26,8	534	30,7	1052	23,7	282	19,1
Импорт	655	14,3	150	8,6	767	17,3	121	8,2
Экспорт	221	4,8	236	13,5	427	9,6	87	5,9
Всего	4580	100	1742	100	4438	100	1474	100

Таблица 2.4.9

Структура импорта в разрезе стран отправления товаров

Страны происхождения товаров	Среднесуточный объем перевозок,	%
	тонн	
Россия	659,2	38,9
Турция	353,7	20,9
Узбекистан	226,8	13,4
Германия	104,6	6,2
Италия	42,8	2,5
Кыргызстан	90,7	5,3
Иран	31,1	1,8
Китай	31,0	1,8
Великобритания	21,2	1,3
Литва	20,1	1,2
Франция	20,0	1,2
Польша	19,5	1,2
Прочие	72,3	4,3
Всего	1693,0	100,0

11%. Распределение импортных грузопотоков по направлениям показано в таблице 2.4.9.

Картина автоперевозок в импортном направлении весьма разнообразна. Наибольший удельный вес приходится на Российскую Федерацию (38,9%), далее следуют Турция (20,9%), Узбекистан (13,4%) и уже со значительно большим отрывом Германия (6,2%), Кыргызстан (5,4%) и другие страны.

Перевозки в экспортном направлении выполнялись автоперевозчиками Республики Казахстан в 65%, а перевозчиками иностранных государств – в 35% случаев, в том числе на автоперевозчиков третьих стран приходилось более 12%. Распределение экспортных грузопотоков по направлениям представлено в таблице 2.4.10.

По автоперевозкам в экспортном направлении лидирует Российская Федерация (73,7%), далее с большим отрывом следуют Узбекистан (8,4%), Кыргызстан (5,6%), Китай (4,1%) и другие страны.

Основной объем транзитных автоперевозок выполнялся иностранными автоперевозчиками (86,7%), при этом около 20% из них осуществлялось перевозчиками из третьих стран.

Проведенный анализ международных грузопотоков подтверждает возрастающую роль автотранспорта в международных перевозках. Хотя удельный вес автотранспорта в целом незначителен, он доминирует в импортных перевозках таких торговых грузов, как товары народного потребления (66,6% общего объема ввоза), продукты растительного про-

Структура экспорта в разрезе стран назначения товаров

Страны назначения товаров	Среднесуточный объем перевозок, тонн	%
Россия	716,0	73,7
Узбекистан	81,1	8,4
Кыргызстан	54,5	5,6
Китай	39,9	4,1
Белоруссия	16,3	1,7
Турция	14,8	1,5
Иран	10,0	1,0
Прочие	38,6	4,0
Всего	971,2	100,0

исхождения (соответственно 60,7%), ткани, текстильные материалы и изделия из них (около 60%), продукты животного происхождения (52%) и т.д.

Одновременно автотранспорт обеспечивает преобладающие объемы вывоза таких групп экспортных товаров, как рефрижераторные перевозки продуктов животного происхождения (90,3%), товары народного потребления (67,3%), строительные-отделочные материалы (66,1%), продукты растительного происхождения (50%) и др.

При этом автотранспорт перевозит в международном сообщении преимущественно грузы с высокой удельной ценой. Так, средняя стоимость одной тонны перевезенного груза за 2002 г. составила по железной дороге 118 долларов США, а по автотранспорту 915 долларов (т.е. почти в 8 раз больше).

Следует отметить, что в Казахстане доля международных перевозок, выполняемых автотранспортом, значительно меньше, чем, например, в европейских и других развитых странах. Это объясняется несравненно большими расстояниями международных перевозок грузов из/в Казахстан. В то же время по мере переоснащения казахстанских автоперевозчиков современными автомобилями, улучшения состояния дорожного хозяйства, повышения качества транспортного обслуживания заказчиков и уровня конкурентоспособности автотранспортных услуг роль автотранспорта в международных перевозках должна неуклонно повышаться.

2.5 Опыт и проблемы организации международных грузовых перевозок

Международные автомобильные перевозки в Казахстане до середины 90-х гг. выполнялись в основном иностранными операторами, прежде всего предприятиями бывшего Союзного Главка «Совтранавто» и перевозчиками других стран.

С момента обретения независимости перед Казахстаном возникла необходимость создания автотранспортных структур для выполнения международных перевозок грузов и обеспечения транспортной независимости казахстанских экспортеров и импортеров.

Для активизации этого процесса по инициативе международных автоперевозчиков был создан Союз международных автомобильных перевозчиков Казахстана – КазАТО. По состоянию на начало 2003 г., в состав КазАТО входили 139 транспортных компаний, осуществляющих международные грузоперевозки.

Как известно, международной неправительственной организацией, обеспечивающей координацию автотранспортных перевозок в международном сообщении, является Международный Союз Автомобильного Транспорта (МСАТ), который был основан в Женеве в 1948 г. В настоящее время эта организация объединяет более 150 национальных ассоциаций и союзов автомобильных перевозчиков включая КазАТО (с 1994 г.).

Основной деятельностью КазАТО является защита интересов национальных перевозчиков на международном рынке транспортных услуг,

а также всемерное содействие процессу интеграции Казахстана в мировую транспортную систему.

Уставными задачами КазАТО являются:

- развитие международных автомобильных перевозок на условиях таможенной Конвенции МДП 19975 года;
- реализация комплекса мер по допуску ответственных перевозчиков к системе МДП;
- обеспечение перевозчиков книжками МДП, товарно-транспортными накладными, страховыми и иными документами для выполнения международных автомобильных перевозок;
- контроль за правильностью проведения операций по системе МДП отечественными перевозчиками, а также предъявление финансовых претензий иностранным операторам, допустившим нарушения таможенного режима на территории Республики Казахстан;
- выполнение функций, гарантирующих Ассоциации по уплате ввозных или вывозных пошлин и сборов, которые могут причитаться в соответствии с таможенными законами и правилами страны, в которой обнаружено нарушение в связи с операциями МДП;
- оказание услуг перевозчикам, связанным с выполнением международных автомобильных перевозок;
- обеспечение эксплуатации системы SafeTIR на территории Республики Казахстан;
- защита прав и законных интересов национальных перевозчиков во всех структурах и организациях;
- обеспечение перевозчиков необходимыми информационными и рекламно-издательскими материалами об условиях проезда по территории иностранных государств;
- подготовка менеджеров и водительского состава по специальным программам, связанным с организацией международных автомобильных перевозок по системе МДП.

Исполнительным органом, осуществляющим повседневную деятельность Союза, является исполнительная дирекция, которая в своих действиях подотчетна и подконтрольна Совету Союза, Общему собранию учредителей Союза и Президенту. Совет Союза – наблюдательный орган, который избирается общим собранием членов Со-

юза. Общее собрание членов Союза является высшим органом управления КазАТО.

В КазАТО имеются соответствующие исполнительные структурные подразделения по следующим направлениям деятельности: профессиональной подготовке на автомобильном транспорте, экономическому анализу и маркетингу транспортных услуг, международным связям и контактам, таможенными правилами, вопросам информационного обеспечения и т.д.

КазАТО активно содействует организации международных автомобильных перевозок, безупречному выполнению требований таможенной Конвенции МДП, обеспечению казахстанских перевозчиков актуализированной транспортной, таможенной и страховой документации. Сегодня многие субъекты казахстанского автотранспортного рынка пользуются услугами, предоставляемыми КазАТО.

КазАТО находится в постоянном деловом контакте с государственными органами и частными компаниями страны, поддерживает тесные связи с аналогичными национальными ассоциациями перевозчиков других государств.

Согласно рекомендации Административного комитета МДП Европейской комиссии ООН, КазАТО в марте 1999 г. подключился к единой информационной системе SafeTIR, которая предоставляет доступ через компьютерную сеть МСАТ к информации таможенных органов стран, в которых осуществляется погрузка или разгрузка АТС, производящих международные перевозки грузов.

Союз уделяет большое внимание разработке нормативных правовых актов, регламентирующих деятельность автотранспорта в области международных перевозок.

В рамках одного из проектов TACIS КазАТО создал постоянно действующий центр обучения операторов автомобильного транспорта, в котором ведется переподготовка как руководящего состава АТП и транспортных компаний, так и водительского персонала. Основные усилия по обучению менеджеров сосредоточены на обеспечении соблюдения Конвенции МДП, организации международных перевозок грузов и использовании системы SafeTIR, а водителей – на правилах международных перевозок грузов.

Начиная с ноября 2002 г. прошли обучение и получили дипломы Академии МСАТ 86 менеджеров транспортных компаний, более 100 водителям выданы свидетельства ДОПОГ.

В 2002 г. КазАТО было выдано 9300 книжек МДП, что более чем в 2 раза превысило показатель 1999 г.

Практика показывает, что международные автомобильные перевозки в значительной степени зависят от условий пересечения государственных границ. Для устранения различных нефизических препятствий на погранпереходах Конференцией по торговле и развитию при ООН (UNCTAD) и МСАТ предпринимаются различные меры по упрощению таможенных процедур и содействию транзита. В частности, в 70 развитых странах мира внедрена автоматизированная система таможенной информации ASYCUDA, которая направлена на сокращение времени таможенной очистки и ужесточение контроля. Как уже упоминалось, МСАТ внедряет систему SafeTIR, основанную на электронном обмене данных. В настоящее время принято решение об объединении этих систем, что, несомненно, должно дать большой положительный эффект. В феврале 2000 г. между МСАТ, Таможенным комитетом Министерства государственных доходов Республики Казахстан и КазАТО было заключено тройственное соглашение, которое обеспечит присоединение национальных таможенных служб к этой системе.

В сентябре 2000 г. подписано Соглашение о взаимном сотрудничестве Министерства транспорта и коммуникаций и Союза международных автомобильных перевозчиков, в соответствии с которым стороны приняли на себя конкретные обязательства по дальнейшему развитию международных автомобильных перевозок, повышению конкурентоспособности казахстанских операторов.

Принятые меры позволили добиться введения нулевой ставки НДС на экспортно-импортные и транзитные перевозки грузов, освобождения от таможенных пошлин приобретаемых грузовых автомобилей и полуприцепов, включения в перечень предметов лизинга, к которым применяется таможенный режим временного ввоза, транспортных средств для перевозки грузов с массой более 20 тонн. Кроме того, с начала 2002 г. в соответствии с поправками, внесенными в На-

логовый кодекс, уплата НДС на приобретенные большегрузные автомобили производится методом зачета.

В последнее время произошло укрепление позиций автомобильных перевозчиков Казахстана и признание их на международной арене. За 1997–2002 гг. объемы международных автомобильных перевозок по системе МДП увеличились в 8,1 раза, при этом удельный вес перевозок, выполняемых отечественными операторами, увеличился с 7,7% в 1996 г. до 36,8% в 2002 г. Расширилась география международных перевозчиков, сегодня они есть практически во всех областях Казахстана.

Однако положение дел на рынке международных перевозок в Республике остается неудовлетворительным. Более 60% объема перевозок с дальним зарубежьем выполняется иностранными перевозчиками, что ведет к большим потерям бюджета и рабочих мест.

В решающей степени дальнейшее развитие международных перевозок сдерживается неудовлетворительной организацией работы по обеспечению казахстанских операторов бланками иностранных разрешений, занижаются квоты их обмена, неудовлетворительно работают смешанные комиссии, все еще отсутствуют межправительственные соглашения с Великобританией, Австрией, Румынией, Швецией и рядом других государств.

В результате, казахстанский рынок международных перевозок захватывается операторами третьих стран. Дефицит разрешений для национальных перевозчиков создал условия для проникновения на Казахстанский рынок перевозки грузов операторов Белоруссии, Украины и России.

Нуждается в совершенствовании система распределения и выдачи иностранных разрешений отечественным перевозчикам. Не определена система финансирования мероприятий, связанных с функционированием разрешительной системы (командировочные, почтово-телеграфные и другие расходы). Международный опыт свидетельствует о том, что на эти цели направляются средства, получаемые от реализации иностранных разрешений отечественным перевозчикам.

Назрела необходимость упрощения процедур получения виз для водителей-международни-

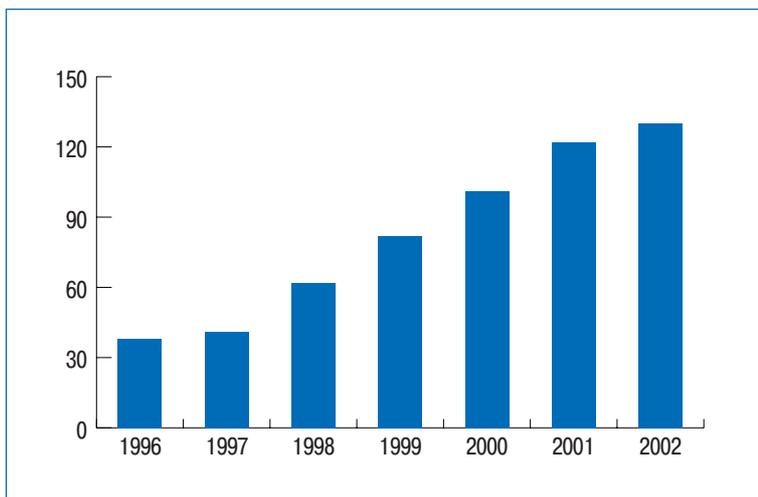


Рис. 2.5.1 Показатели роста числа компаний КазАТО

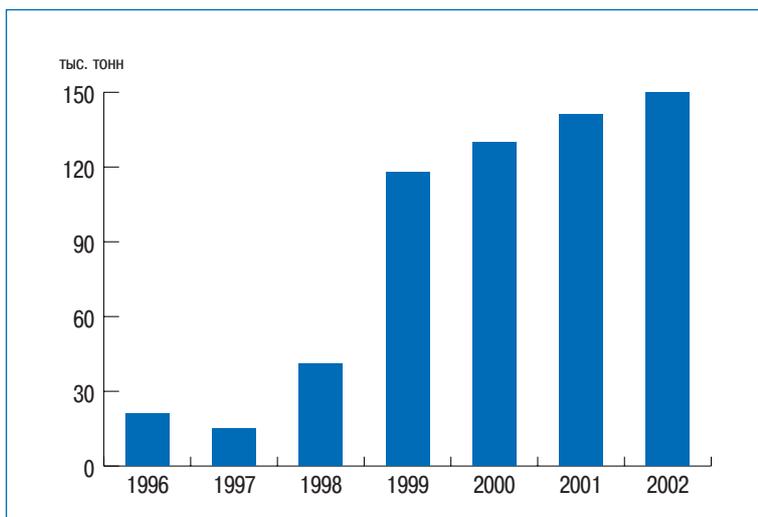


Рис. 2.5.2 Динамика роста объемов перевозок по системе МДП

ков. Действующие процедуры, из-за их сложности, приводят не только к потере времени водителей и менеджеров транспортных компаний, но и часто к аннулированию заказов на перевозки, а в отдельных случаях – к утрате клиентов. Для профессиональных водителей, работающих на условиях таможенной конвенции МДП, должен быть установлен упрощенный порядок получения виз. Причем, визы должны выдаваться не менее, чем на 6 месяцев.

Из-за того, что Казахстан не присоединился к международному соглашению по страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств по системе «Зеленая карта», казахстанские перевозчики вынуждены приобретать эти свидетельства у посредников.

Производственная деятельность международных автомобильных перевозчиков осуществляется в условиях жесткой конкуренции с иностранными операторами, выдержать которую отечественные транспортные компании

смогут только в том случае, если условия их хозяйственной деятельности будут приближены к условиям, в которых функционируют иностранные конкуренты.

Отрицательно сказывается на развитии международных автомобильных перевозок и неприсоединение Казахстана к Европейской конференции министров транспорта (ЕКМТ).

Развитие международных автомобильных перевозок в Казахстане сдерживается также отсутствием комплексного подхода к решению технических проблем в транспортном секторе. Так, например, реконструированный морской торговый порт Актау восстановил паромную связь с портом Баку. Несмотря на то, что у казахстанских автоперевозчиков появилась хорошая возможность для развития перевозок в направлении республик Закавказья, Турции, стран Ближнего Востока и южной Европы, неудовлетворительное состояние отдельных участков автомобильных дорог в западном Казахстане оставля-

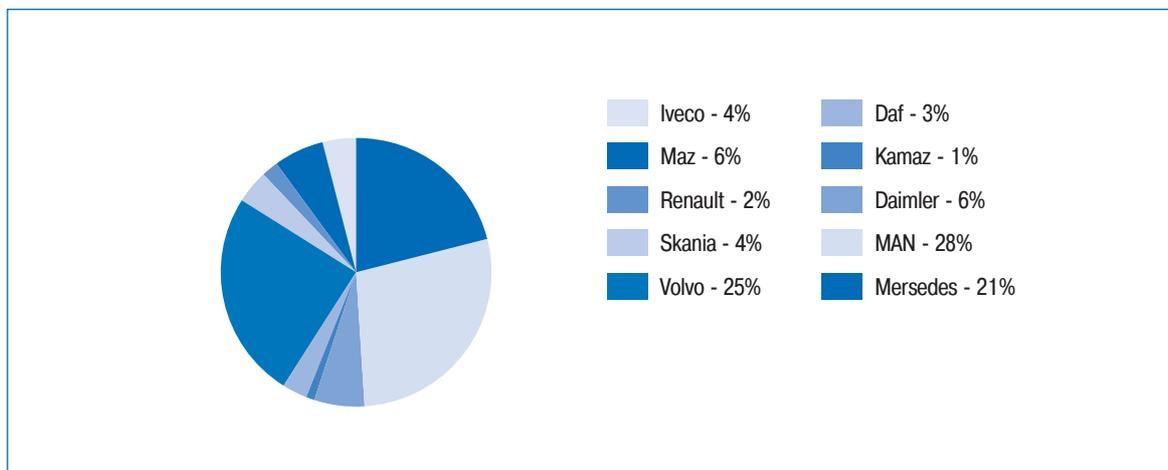


Рис. 2.5.3 Структура подвижного состава в %

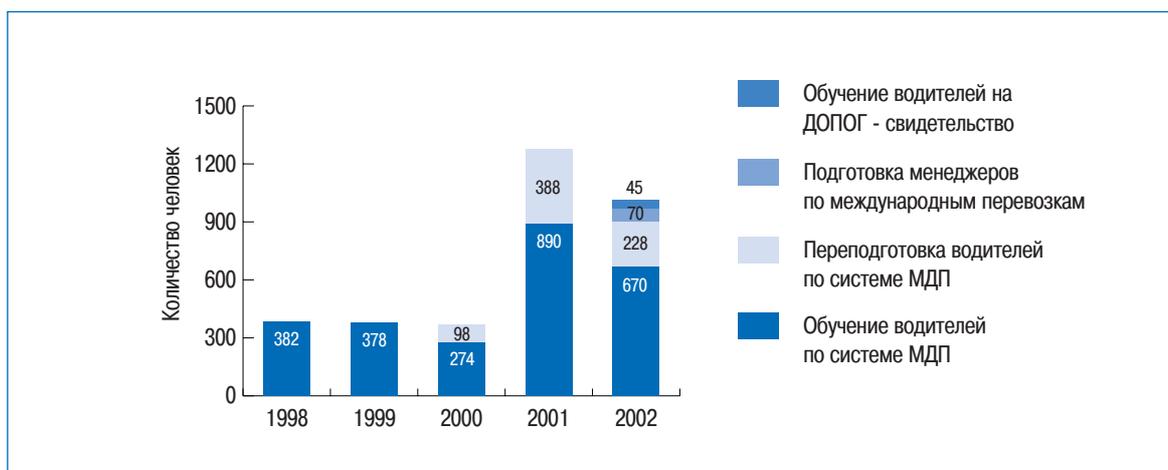


Рис. 2.5.4 Объемы услуг Учебного центра КазАТО

ет морской торговый порт Актау все также малодоступным для автотранспорта. Это, к сожалению, сдерживает развитие казахстанских участков Международных транспортных коридоров ТРАСЕКА и Север – Юг.

В порядке характеристики деятельности КазАТО ниже приводятся показатели роста числа компаний, входящих в КазАТО (рис. 2.5.1), динамика роста объемов перевозок по системе МДП (рис. 2.5.2), соотношение долей подвижного состава международных автоперевозчиков – членов КазАТО (рис. 2.5.3) и объемы услуг учебного центра КазАТО (рис. 2.5.4).

В целях дальнейшего совершенствования организации и технологии международных автоперевозок, улучшения условий для их эффективного выполнения предстоит решить ряд актуальных проблем.

В частности, необходимо должным образом наладить работу по обеспечению казахстанских операторов бланками иностранных раз-

решений, упорядочить согласование квот их взаимобмена, а также системы распределения и выдачи иностранных разрешений перевозчикам.

Следует также активизировать процедуры по заключению двусторонних межправительственных соглашений по международным перевозкам с Италией, Великобританией, Австрией, Румынией, Швецией и рядом других государств, в сообщениях с которыми имеются значительные потенциальные грузопотоки для освоения автотранспортом.

Очевидно, что назрела необходимость в упрощении процедур оформления и получения виз для водителей-международников с увеличением срока их действия до 6 месяцев.

Сложившиеся обстоятельства требуют также присоединения Казахстана к международному соглашению по страхованию гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств по системе «Зеленая карта», что

позволит освободить перевозчиков от необходимости их приобретения у посредников. Не способствует активизации международных перевозок также неприсоединение республики к Европейской конференции Министров транспорта (ЕКМТ).

Среди проблем, связанных с обеспечением развития и совершенствования международных грузовых автоперевозок, сохраняют свое первостепенное значение вопросы обновления транспортных средств, улучшения дорожных условий, устранения различных нефизических барьеров на автотрассах и пограничных переходах республики.

2.6 К вопросу транспортной активизации маршрутов региона Великого Шелкового Пути и коридора ТРАСЕКА

Проект ТРАСЕКА

На конференции Европейского Союза (май 1993 г., Брюссель) в рамках Программы технического содействия новым независимым государствам СНГ (программа ТАСИС) был инициирован специальный проект, получивший названием ТРАСЕКА (Транспортный коридор Европа – Кавказ – Азия), который предлагался в качестве нового маршрута в евроазиатском направлении в дополнение к действовавшим традиционным маршрутам.

Данный проект вписывается в глобальную стратегию ЕС относительно стан-участниц Основного Многостороннего Соглашения о международном транспорте по развитию коридора Европа – Кавказ – Азия, (Баку, 8-9 сентября 1998 г.), которое ратифицировано всеми государствами, подписавшими соглашение. На Бакинском Саммите было принято Заключительное Коммюнике, подписанное официальными представителями 45 государств и международных организаций, в котором, в частности, отмечался политический прогресс, достигнутый в развитии нового Евроазиатского транспортного коридора, и содержится призыв к заинтересованным странам максимально использовать финансовые и кадровые ресурсы с целью более эффективного оживления

взаимовыгодного межрегионального сотрудничества. Особенно важно, что на указанном Саммите было положено начало институционализации программы ТРАСЕКА, что выразилось в создании Межправительственной Комиссии (МПК), исполнительного органа – Постоянного Секретариата, института Национальных Секретарей и Национальных Комиссий ТРАСЕКА. Существенно повышает престиж проекта то обстоятельство, что ЕС является постоянным сопредседателем МПК ТРАСЕКА.

Цели проекта в принятых документах были сформулированы следующим образом:

- оказание поддержки политической и экономической независимости стран маршрута путем расширения возможностей их выхода на Европейские и Мировые рынки через альтернативные транспортные маршруты;
- содействие дальнейшему укреплению регионального сотрудничества между странами-участницами программы ТРАСЕКА;
- способствование использованию проектов программы ТАСИС-ТРАСЕКА в качестве катализатора для привлечения международных финансовых учреждений (МДУ) и частных инвесторов;
- создание условий для оптимальной интеграции международного транспортного коридора Европа – Кавказ – Азия с Трансевропейскими сетями.

При этом принципиальная трассировка маршрута была определена по следующей схеме:

Порт Поти (Грузия) – Тбилиси – Баку (включая обводную дорогу по Армении) – паромом через Каспийское море до Туркменбаши – Ашхабат – Душанбе – Ташкент – Бишкек – Алматы – Дружба – Алашанькоу (Китай).

Альтернативный вариант:

Поти – Тбилиси – Баку – Актау – Макат – Октябрьск – Аральск – Шымкент – Ташкент (Узбекистан).

При этом наземная часть маршрута может выполняться как железнодорожным (преимущественно), так и автомобильным транспортом (или в смешанном сообщении) с некоторыми вариациями отдельных магистральных участков пути. Однако порты и отправочные терминалы на Каспийском море являются неотъемлемыми элементами общего маршрута ТРАСЕКА при любых вариантах.

В конце апреля 2002 г. в Ташкенте состоялась

второе Ежегодное Заседание (Конференция) МПК ТРАСЕКА, по итогам которого были приняты Заключительные Решения, Заключительное Коммюнике и Ташкентская Декларация. На Конференции были подведены итоги двухлетней работы МПК ТРАСЕКА и намечены стратегические направления развития проекта, в частности, по проблемам:

- применения нулевой ставки НДС за услуги, оказываемые железнодорожным транспортом;
- координации действий при рассмотрении вопросов Тарифной Политики на железных дорогах, судоходных компаниях и морских портах;
- упрощения процедур прохождения грузов и сопровождающих их лиц по коридору ТРАСЕКА;
- отмены применения залоговых таможенных депозитов, банковских гарантий, страховых полисов финансового риска и гарантийных поручительств железных дорог на грузы, следующие железнодорожным и автомобильным транспортом.

Официальными участниками МПК ТРАСЕКА в настоящее время являются Азербайджан, Грузия, Армения, Казахстан, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан, Молдова, Украина, Турция, Румыния, Болгария и Кыргызстан (последние шесть стран присоединились на Бакинском Саммите).

В настоящее время продолжается работа по организации и отработке технологических аспектов пропуска демонстрационного контейнерного поезда по коридору ТРАСЕКА, в частности, по маршруту Урумчи – Алашаньюкоу (КНР) – Дружба – Актау – Баку – Потти. В рамках реализации данного проекта проводится работа с китайскими грузоотправителями и транспортно-экспедиционными организациями. Для привлечения на данный маршрут контейнеров китайской компании «Синотранс» прорабатывается вопрос прохождения поезда через Республику Узбекистан.

Важным моментом в обеспечении роста объемов транзитных перевозок по коридору ТРАСЕКА является развитие маршрутов, проходящих через порт Актау. Заслуживает внимания тот факт, что Актауский порт и железнодорожная администрация Казахстана с участием автотранспортных и экспедиторских компаний предпринимают серьезные совместные усилия по привлечению дополнительных грузопотоков в этих направлениях, что особенно актуально в условиях создания

и наращивания мощностей по добыче углеводородного сырья в Прикаспийском регионе.

Перевозки грузов автомобильным транспортом в порт Актау и далее морским путем в порты Ирана, или в Россию и далее в Европу, в том числе из Китая и Узбекистана существенно возрастут после завершения реконструкции участков автодорог Бейнеу – Актау и Бейнеу – Акжигит – граница Узбекистана (протяженность последнего участка составляет 86 км). Основные виды грузов в этих направлениях – зерно, металлопродукция, оборудование, контейнеры, товары народного потребления, строительные материалы, пищевые продукты. Привлекательность маршрутов с участием порта Актау обусловлена наличием разветвленной транспортной сети Казахстана, гарантированной грузовой базой за счет роста промышленного производства республики, сбыта экспортоориентированной продукции и активизации работ на нефтяных месторождениях западных регионов Казахстана.

Новый уровень качества транспортного обслуживания, основанный на применении прогрессивных технологий в работе транспорта и таможенных служб, максимальной реализации возможностей каждого вида транспорта в рамках единой транспортной системы, должен стать одним из главных факторов поддержки экономического роста стан-участниц ТРАСЕКА и их интеграции в международную транспортную систему.

С 1993 г. в странах региона ТРАСЕКА реализовано 39 различных технических и 14 инвестиционных проектов.

Программа ТРАСЕКА смогла привлечь довольно крупные инвестиции со стороны Европейского Банка Реконструкции и Развития (ЕБРР), Мирового Банка (МБ), Азиатского Банка Развития (АБР), Исламского Банка Развития (ИБР), которые сделали капитальные вложения в проекты развития портов, железных и автомобильных дорог вдоль всего коридора ТРАСЕКА на общую сумму более чем 1,7 миллиарда евро. Со дня ратификации (в 2001 г.) Республикой Казахстан Основного Многостороннего Соглашения Европейский Союз выделил непосредственно Казахстану прямых инвестиций на сумму 3,5 млн. евро. Остальные проекты имеют региональный характер. Это, например, проект «Гармонизация процедур пересечения границ», который преду-

смаатривает участие всех стран-участниц программы ТРАСЕКА.

Однако основным инвестором проектов в рамках ТРАСЕКА является Евросоюз, который наметил на 2000–2006 гг. выделить 3,14 млрд. евро.

Адресными пользователями проектов ТРАСЕКА являются непосредственно транспортные ведомства стран-участниц. Под эгидой Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан создана Рабочая группа, в которую входят представители Агентства таможенного контроля, Пограничная служба Комитета национальной безопасности, Министерства внутренних дел, Министерства иностранных дел, Министерства сельского хозяйства, Национальной ассоциации экспедиторов Казахстана, Торгово-промышленной палаты, а также представители частных структур.

Несомненно, в рамках Проекта Казахстану предстоит проделать огромную работу. Например, Проектом подразумевается, что страны-участницы должны присоединиться к множеству конвенций (21), связанных с пересечением границ и транзитом. По состоянию на октябрь 2002 г. Казахстан присоединился только к четырем конвенциям:

- Конвенция о дорожном движении от 1968 г.
- Конвенция о дорожных знаках и сигналах от 1968 г.
- Конвенция МДП, 1975 г.
- Конвенция по международной дорожной перевозке грузов от 1956 г.

Для сравнения, Турция присоединилась к двенадцати конвенциям, Румыния – к четырнадцати, Болгария – к тринадцати.

В дальнейшем планируется внедрение системы информационных технологий между пограничными и таможенными службами стран-участниц программы ТРАСЕКА для обмена служебными данными, а также для регистрации и мониторинга грузопотоков по коридору ТРАСЕКА.

Программа ТРАСЕКА соответствует насущным интересам Казахстана и несомненно будет способствовать развитию внешнеэкономической деятельности республики.

Сегодня ТРАСЕКА иногда называют также Великим Шелковым Путем. Однако такое название весьма условно: окончательно утвержденной схемы транспортного коридора ТРАСЕКА до сих

пор нет. Первоначальный вариант (перевозки преимущественно по стальным магистралям через территории, как минимум, восьми государств с перевалкой по пути на паромы на Каспийском и Черном морях), в общем, напоминал направления древнего Великого Шелкового Пути. Однако в этот маршрут уже не раз вносились существенные поправки.

Великий Шелковый Путь

Изменения в политической и экономической жизни Евразии возродили интерес к концепции развития Великого Шелкового Пути как экономического пространства для сотрудничества расположенных на всей его протяженности стран. Понятие «Великий Шелковый Путь», иначе еще называемый Новым Евроазиатским Континентальным Мостом, объединяет в себе древнейшие торговые и транспортные пути между Востоком и Западом, простиравшиеся от восточных берегов Китая до Атлантического побережья Европы и севера России, а также через Южную Азию и Ближний Восток, и охватывающие территорию примерно 35 современных государств.

Региональный проект ПРООН «Развитие региона на Шелкового пути», реализуемый совместно Программой Развития ООН и Офисом Услуг ООН, был задействован в 2000 г. Проект поддерживается Региональным бюро по Азии и Тихоокеанскому региону и Региональным бюро по Европе и СНГ системы ООН. Основной бюджет проекта был определен на сумму 1,2 млн. долларов США. Головной офис размещается в Пекине.

Практическая реализация концепции возрождения Шелкового пути требует значительных усилий от всех стран-участниц по налаживанию сотрудничества в области транспортной инфраструктуры и транзита, создания благоприятных пограничных таможенных условий, развития торговли, упорядочения и гармонизации нормативно-правовой сферы в государствах региона. Исходя из этих предпосылок указанный проект ПРООН был разработан соответственно в составе следующих основных целевых компонентов:

- региональное сотрудничество (развитие политики и институциональных возможностей для регионального и международного сотрудничества в области транспорта и торговли);

- транспорт и транзит (содействие развитию транспорта и транзита в регионе);
- торговля и таможенная деятельность (содействие развитию международной торговли и совершенствованию таможенных отношений);
- формирование новых эффективных транспортных экономических и культурных связей в регионе.

Проект разработан для шести стран – Китая и пяти республик Центральной Азии – Казахстана, Кыргызстана, Таджикистана, Туркменистана и Узбекистана (однако две последние страны до сих пор не присоединились к проекту). Эта группа стран занимает осевое положение, вокруг которого традиционно развивался Великий Шелковый Путь как в географическом, так и в экономическом отношении.

Выбор стран-участниц проекта основывался на ряде факторов. После распада Советского Союза в 1991 г. республики Центральной Азии продемонстрировали стремление к расширению экономических связей с новыми регионами, в частности, с европейскими странами и странами Юго-Восточной Азии. Все страны Центральной Азии несут высокие расходы, связанные с импортом и экспортом, а отсутствие выхода к морям создает дополнительные трудности в развитии торговли с новыми партнерами на рынках Восточной и Юго-Восточной Азии, и Северной Америки.

Китай с его ориентированной на торговлю политикой и динамично развивающейся экономикой стремится возродить традиционные торговые пути, которые издавна соединяли Восточную Азию с Европой, и стремится к разрешению торговых и транспортных вопросов, существующих в Республиках Центральной Азии, на основе единых многосторонних подходов. Китай совместно с другими странами Восточной и Юго-Восточной Азии принял поэтапный подход к развитию торговых и инвестиционных связей с республиками Центральной Азии. По своей сути, концепция Великого Шелкового Пути призвана решить задачу активизации этого экономического коридора и открыть доступ на международные рынки странам, не имеющим выхода к морским торговым путям.

По транспортному компоненту достигнуты согласованные решения по формированию единой транспортной системы Шелкового Пути на осно-

ве национальных транспортных сетей государств Центральной Азии и Китая.

Относительно координации Шелкового Пути с системой маршрутов Евразийского транзита следует отметить, что Шелковый Путь позиционируется в центральной части Евразийского континента параллельно с северными и южными маршрутами, связывающими Запад и Восток.

Странами тяготения к Шелковому Пути являются Турция, Иран, Ирак, Афганистан, страны Средней Азии, Казахстан и Китай.

Центральный маршрут ТрансАзиатской Железной Дороги (ТАЖД) практически на всем своем протяжении пролегает в границах региона Шелкового пути. Однако, если в восточной части Шелкового Пути пока что нет альтернатив железнодорожному движению через пограничный переход Дружба/Алашанькоу, то в его западной части можно рассматривать, по крайней мере, три разных варианта.

Это собственно *Центральный* маршрут ТАЖД, проходящий через Узбекистан, Туркменистан, Иран и Турцию, а также два маршрута коридора ТРАСЕКА: через паромные переправы Туркменбаши – Баку или Актау – Баку и далее по странам Закавказья с выходом к Черному морю.

Автомобильные маршруты в восточной части Шелкового Пути представлены более разнообразно. Так, в зоне прилегания к Шелковому Пути Казахстан имеет два действующих погранперехода на границе с Китаем (Достык и Хоргос), Кыргызстан и Таджикистан организуют погранпереходы с Китаем соответственно в Торугарте и в районе Ранкуля. В западной части Шелковый Путь представляют автомобильные дороги Турции и Ирана. По аналогии с железными дорогами, в рамках Шелкового Пути можно также рассматривать и автомобильные дороги стран Закавказья.

Состояние транспортной инфраструктуры казахстанского отрезка Шелкового Пути. Казахстанский участок *Центрального* маршрута ТАЖД представлен железнодорожной линией:

Дружба – Актогай – Алматы – Шу – Арысь – Шенгельды.

Между станциями Актогай и Шу можно использовать вспомогательный ход:

Актогай – Моинты – Шу.

Протяженность основного маршрута составляет 1,8 тыс. км, вспомогательного – 1,9 тыс. км.

Протяженность альтернативного (Центральному маршруту ТАЖД) казахстанского участка железной дороги:

Арысь – Кандыагаш – Макат – Мангышлак (порт Актау) составляет 2,4 тыс. км.

Казахстанский автодорожный маршрут в рамках Шелкового Пути соединяет погранпереходы на китайской и узбекской границах и имеет альтернативные участки автомобильных дорог:

Хоргос – Сарыюзек – Алматы и Хоргос – Коклек – Алматы;

Георгиевка – Бишкек – Мерке и Георгиевка – Кайнар – Мерке.

Протяженность маршрута по казахстанской территории до узбекской границы от основного автомобильного погранперехода Хоргос на казахстанско-китайской границе составляет 1,1 тыс. км.

На всем протяжении маршрута имеется асфальтобетонное и черное покрытие автомобильных дорог, техническое состояние которых на отдельных участках оценивается как неудовлетворительное. До настоящего времени остается невысоким уровень придорожной инфраструктуры (СТО, АЗС, мотели и кемпинги, средства связи).

Несмотря на имеющиеся проблемы технического характера, важное преимущество казахстанских маршрутов Шелкового Пути состоит в том, что они проложены, в основном, на равнинной местности и могут эксплуатироваться круглогодично, в то время как дороги в Кыргызстане и Таджикистане в значительной части высокогорные и их эксплуатация, особенно в зимний период, представляет определенные сложности.

В октябре 2001 г. в Синьяне (КНР) был проведен Вступительный семинар по региональному сотрудничеству в регионе нового Шелкового Пути, в соответствии с рекомендациями которого 20-21 февраля 2002 г. в Алматы (Казахстан) была организована встреча Глав Национальных координационных комитетов проекта ПРООН. На этой встрече был скорректирован рабочий план и выработаны приоритеты проекта.

В ноябре 2002 г. в Ляньюньгане (КНР) состоялся международный симпозиум по региональному сотрудничеству стран прохождения Шелкового Пути, на котором были обсуждены результаты действий по Программе ПРООН «Развитие региона Шелкового Пути: исследование по наращиванию институциональных возможностей разви-

тия транзитных коридоров в регионе Шелкового Пути».

Дальнейшее прогрессивное развитие идеи возрождения Шелкового Пути получили в результате обсуждения проблем, приоритетов, направлений действий и выработки соответствующих рекомендаций на IV Международной конференции ТрансЕвразия – 2002 г. «Евразийский транзит – перспективы III тысячелетия» (июнь 2002 г., Казахстан, Астана).

В рамках конференции состоялся семинар ПРООН и ЭСКАТО ООН «Шелковый путь – дорога к интеграции». На семинаре были сделаны следующие основные выводы и рекомендации, касающиеся проблем развития международных транспортных маршрутов в регионе Шелкового Пути.

Отмечено, что сформированные ЭСКАТО ООН сеть Азиатских шоссейных дорог и Трансазиатская железная дорога, а также разработанные ЕЭК ООН автомобильные и железные дороги категории «Е», и субрегиональные транспортные коридоры, определенные ОЭС и ТРАСЕКА, сформировали всеохватывающие сети транспортной инфраструктуры для развития международных перевозок в регионе Шелкового Пути.

Участники семинара признали, что строительство и восстановление автомобильных дорог и железнодорожных линий в регионе Шелкового Пути требуют значительных инвестиций ввиду различных причин, в частности, политической ситуации, сложностей рельефа в горных местностях и т.п.

Указанный семинар рекомендовал странам региона Шелкового Пути обозначить Международные транспортные коридоры в системе региональных транспортных сетей и сосредоточить свои усилия на развитии выбранных маршрутов, определив их наиболее приоритетными в своих национальных планах.

Семинар отметил, что информация о физическом состоянии автодорог в странах вдоль международных маршрутов недостаточна для пользователей международных дорог, и рекомендовал странам обмениваться соответствующей информацией.

Семинар признал, что многочисленные двусторонние и многосторонние соглашения были подписаны странами региона Шелкового Пути с целью облегчения пересечения границ и осуществ-

ления транзитных перевозок. Однако некоторые из них реализуются не в полной мере, или возникают трудности в ходе их реализации, что приводит к возникновению нефизических барьеров для транспорта. В этом контексте Семинар рекомендовал разработать согласованную структуру трансграничного и транзитного транспорта в регионе Шелкового Пути для облегчения беспрепятственного движения товаров и людей.

Участники семинара обратились к заинтересованным организациям с просьбой усилить сотрудничество и координацию их работы для того, чтобы избежать дублирования. Семинар высоко оценил усилия программы ПРООН «Развитие Региона Шелкового Пути» и ЭСКАТО ООН по организации данного совместного семинара, имеющего своей целью выработку всеми организациями более скоординированных действий для региона Шелкового Пути.

На семинаре отмечалось, что транспортные операторы сталкиваются с различными проблемами, связанными с таможенными процедурами при пересечении границ в регионе Шелкового Пути, и что необходимо провести диалог между заинтересованными властями и партнерами для рассмотрения имеющихся проблем. В связи с этим семинар рекомендовал международным организациям (ЕЭК ООН, ЭСКАТО ООН и ПРООН) продолжать усилия для установления такого диалога с вовлечением в него транспортных и таможенных администраций, а также транспортных операторов для оказания содействия странам в устранении нефизических барьеров.

Семинар высоко оценил достигнутый некоторыми странами прогресс во внедрении информационных и коммуникационных технологий для работы таможенных служб, и признал, что автоматизированные таможенные системы упрощают таможенные процедуры, обеспечивая более высокую прозрачность и точность статистических данных. Семинар рекомендовал, чтобы страны сделали упор на внедрении автоматизированных таможенных систем.

Странам-участницам рекомендовано при разработке и применении новых таможенных кодексов координировать свои действия с соседними странами с целью принятия согласованных стандартов по обе стороны границы и упрощения процедур пропуска транспортных средств.

Семинар отметил, что существующие режимы транзита для железнодорожного транспорта типа CIM и SMGS могут быть недостаточны для объединения железнодорожного транспорта в региональную логистическую систему, и признал, что международная конвенция по контейнерам и конвенция TIR могли бы предоставить подходящие рамки.

Семинар подчеркнул важность международных конвенций по транспорту и призвал страны, если они еще этого не сделали, присоединиться ко всем семи конвенциям, как это рекомендовано резолюцией 48/11 ЭСКАТО ООН.

Важную роль в дальнейшем усилении торгово-экономических связей стран Европы и Азии должны сыграть проекты ТРАСЕКА и ПРООН.

Надо признать, что реализация данных проектов представляет значительные политические, технические и организационные сложности. Это обусловлено, в частности, трассировкой маршрутов через значительное количество государств, с разным уровнем политического и социально-экономического развития, состояния и совместимости транспортных коммуникаций, рельефно-географических условий. Так, основное направление ТРАСЕКА пересекает 9 стран, а Новый Великий Шелковый путь, проходя по древним торгово-транспортным путям между Востоком-Западом, охватывает территории до 35 современных государств.

Программы ТРАСЕКА и ПРООН представляют для Казахстана в плане развития международных перевозок и внешнеэкономической деятельности исключительно большой интерес. Поэтому Казахстану предстоит и впредь самым активным образом участвовать в реализации этих проектов.

2.7 Проблемы транзитной политики в регионе

Присущее нынешнему времени оживление международной торговли, особенно ускоренное развитие торгово-экономических связей между государствами европейского и азиатского континентов, обуславливает необходимость поиска

новых эффективных возможностей обмена товарами и информацией.

До недавних пор транспортные связи в евроазиатском направлении осуществлялись преимущественно по Индийскому океану через Суэцкий канал (основной маршрут) и по Транссибирской магистрали, построенной в России почти 100 лет тому назад. Успешное экономическое развитие стран Центрально-Азиатского региона, не имеющих прямого морского выхода на мировые рынки, во многом зависит от состояния транспортных путей, обеспечивающих связь с развитыми странами мира, что обуславливает особую актуальность развития наземных транспортных коридоров через эти континентальные государства.

Географическое положение Республики Казахстан в центре Евроазиатского континента создает благоприятные предпосылки для использования ее транспортных магистралей при формировании трансконтинентальных маршрутов в сообщении между Востоком и Западом. В процессе исторического развития в Республике Казахстан сформировался транзитно-транспортный потенциал, основу которого составляют существующие транспортные магистрали, обеспечивающие возможность эффективного осуществления перевозок в международном сообщении. Казахстан становится общепризнанным мостом для развития экономических связей между Европой и Азией.

Трансконтинентальные транспортные маршруты формируются на основе транспортной сети различных государств, и их эффективное функционирование может быть обеспечено только при условии объединения усилий всех стран-участниц маршрута в своих национальных границах, а также совместного решения глобальных задач на международном уровне.

Подтверждением мирового признания важности и актуальности проблемы формирования эффективной системы транзита в Центрально-Азиатском регионе является рассмотрение с 1994 г. этого вопроса на сессиях Генеральной Ассамблеи ООН и утверждение соответствующих документов.

Важную роль в этом процессе сыграли Вторая и Третья общеевропейские конференции по транспорту (о. Крит, март 1994 г.; Хельсинки, июль 1997 г.), Конференции министров по вопросам инфраструктуры (Нью-Дели, октябрь 1996 г.),

Конференция по транспорту и окружающей среде ЕЭК ООН (Вена, ноябрь 1997 г.), Международная евроазиатская конференция по транспорту (Санкт-Петербург, май 1998 г.), а также международные конференции «ТрансЕвразия-98», «ТрансЕвразия-2000» (Алматы, май 1998 г., Астана, июнь 2000 г.), Международная конференция «Европейский транзит – перспективы III тысячелетия» (Астана, 6-7 июня 2002 г.), международная конференция «Транспорт Евразии: взгляд в XXI век» (Алматы, октябрь 2002 г.). На них принимались решения, которые определили стратегию международного сообщества, его организаций, национальных государств в области развития транспортных магистралей и их инфраструктуры.

Правительство Республики Казахстан проявляет активную заинтересованность в максимизации использования транзитного потенциала страны. С этой целью широко применяется накопленный опыт международных организаций и осуществляется взаимодействие с программой СПЕКА, проектом ЭСКАТО «Развитие наземной транспортной инфраструктуры в Азии» (АЛТИД), Программой ТРАСЕКА Европейской комиссии, деятельностью Организации экономического сообщества (ОЭС) в области транспорта, проектом ПРООН «Шелковый путь» и др. Активная позиция Казахстана в развитии транспортных связей на континенте подтверждается также тем, что в Специальной программе ООН для экономик стран Центральной Азии (СПЕКА) Казахстан определен базовой страной в области развития транспортной инфраструктуры и упрощения процедур пересечения границ.

Научно-исследовательский институт транспорта и коммуникаций (НИИ ТК) принимает активное участие в научно-технических и проектных разработках в области развития транзитных возможностей Казахстана и стран Центрально-азиатского региона в целом. В частности, институт участвовал в разработке «Концепция государственной транспортной политики Республики Казахстан на период до 2008 г.» и «Концепции развития международных транспортных коридоров Республики Казахстан». В этих документах сформулированы основополагающие принципы и пути развития транзитно-транспортного потенциала республики.

В настоящее время с участием института ТАСИС завершился проект «Поддержка развития политики транзитных коридоров в Республике Казахстан». Результаты и опыт, накопленный в ходе разработки проекта, представляется целесообразным в дальнейшем использовать по всем странам Центрально-азиатского региона. НИИ ТК также участвует в реализации проекта «Пограничные пропускные пункты Центральной Азии», основной целью которого является «улучшение автодорожного сообщения на наиболее загруженном участке Евроазиатского транспортного коридора ТРАСЕКА в Центральной Азии». Главное внимание при этом уделяется оснащению таможенных постов соответствующей контрольной и компьютерной техникой, а также совершенствованию их функций путем автоматизации процесса обмена таможенной информацией между сопредельными странами. Оба проекта финансируются программой ТАСИС. Участие в них института подтверждает активную позицию Республики Казахстан в решении вопросов развития транзита в регионе.

В условиях усиления процессов интеграции и глобализации в общемировых масштабах все глубже осознается и в мире признается исключительная важность создания благоприятных возможностей для развития международных экономических, политических и культурных связей на основе транзита, товаров и услуг.

Транспортный транзит в современных условиях становится объективным индикатором развития международного сотрудничества и экономического благополучия. С другой стороны, региональное и субрегиональное сотрудничество является самым важным элементом создания действенных систем транзитных перевозок, и его следует всемерно развивать на основе взаимной заинтересованности как стран, не имеющих выхода к морю, так и стран транзита. Это имеет особое важное значение как для Казахстана, так и для других стран СНГ в Центральной Азии, в связи с тем, что:

- международное сотрудничество в Азиатском регионе в целом и, в особенности, со странами транзита к открытым морям, развито недостаточно;
- в этом регионе транспортная инфраструктура находится на относительно низком уровне и

слабо интегрирована в эффективные международные коридоры;

- большая удаленность от открытых морских портов; на первом месте в мире по удаленности от моря находится Казахстан – 3750 км (это минимум на 1000 км дальше любых других стран, не имеющих выхода к морю);
- согласно оценкам ЮНКТАД процентная доля расходов стран, не имеющих выхода к морю, на оплату транспортных и страховых услуг, в среднем превышает данный показатель по другим странам в 2-3 раза.

В отличие от Центральноазиатских государств СНГ, например, европейские страны, не имеющие выхода к морю, территориально расположены таким образом, что наиболее крупные рынки находятся вокруг них, и при этом процентная доля их морской торговли во внешнеторговом обороте сравнительно невелика. Главные статьи экспорта этих стран составляют товары, имеющие высокую добавленную стоимость, причем, морские порты находятся от них сравнительно близко. В результате, указанные страны в транспортно-экономическом отношении находятся в несравненно более благоприятных условиях, чем Казахстан и его соседи из СНГ.

В сентябре 2003 г. Министерством транспорта, Министерством путей сообщения и Министерством иностранных дел Российской Федерации при участии Евроазиатского транспортного союза, Международной Академии транспорта, ряда других российских ведомств и администраций, при активном содействии Комиссии Европейских сообществ, ЕЭК ООН, ЭСКАТО ООН, Европейской конференции министров транспорта, Координационного Транспортного Совещания государств-участников СНГ состоялась 3-я Международная евроазиатская конференция по транспорту, явившаяся по существу одним из самых значимых событий транспортного сообщества на Евроазиатском субконтиненте.

При этом основной целью данной Конференции явилось укрепление и продвижение идеи развития Евроазиатского транзита, повышение конкурентоспособности сухопутных транспортных путей в этом регионе, совершенствование транспортной инфраструктуры и оптимизации перевозочного процесса между Европой и Азией.

Конференция признала очевидную экономическую выгоду от переключения части грузопотоков с морского транзита на сухопутные варианты. Однако для практической реализации данной проблемы требуется решить комплекс таких непростых фундаментальных вопросов, как внутриконтинентальная увязка и эффективное межгосударственное регулирование технических, технологических, организационных, информационных и политических аспектов транзита.

2.8 Алматинская Программа действий «Партнерство в интересах удовлетворения особых потребностей развивающихся стран, не имеющих выхода к морю»

28-29 августа 2003 г. в Алматы состоялась Международная конференция министров развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, развивающихся стран транзита, стран-доноров и представителей международных учреждений, занимающихся вопросами финансирования и развития, по вопросу о сотрудничестве в области транзитных перевозок. Эта конференция была созвана в соответствии с резолюцией 56/180 Генеральной Ассамблеи ООН по теме «Конкретные действия в связи с особыми нуждами и проблемами развивающихся стран, не имеющих выхода к морю», для выработки соответствующих мер в области политики и практических программ, направленных на создание эффективных систем транзитных перевозок.

В своем послании участникам Алматинской Международной конференции Генеральный Секретарь ООН, Кофи Аннан, особо отметил, что поддержка развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, поставлена Организацией в число приоритетных «целей тысячелетия».

Организацией Объединенных Наций уже давно признаны особые нужды стран, не имеющих выхода к морю. Почти пятьдесят лет тому назад, в 1957 г., Генеральная Ассамблея ООН приняла резолюцию, в которой впервые указала на «потребность этих стран в адекватных транзитных возможностях для развития международной торговли» и призвала международное сообщество оказать этой группе

стран полное содействие в создании развитой и устойчивой транзитной системы.

Начиная с 1972 г. по настоящее время каждые два года принимается резолюция «Конкретные действия в связи с особыми нуждами и проблемами развивающихся стран, не имеющих выхода к морю». После распада СССР, одной из первых резолюций ГА ООН, посвященных странам Центральной Азии, стала резолюция: «Система транзита в государствах, не имеющих выхода к морю, в Центральной Азии и соседних развивающихся странах транзита», которая также принимается каждые два года.

В соответствии с этими резолюциями ГА ООН ежегодно заслушивает и принимает доклады Генерального Секретаря ЮНКТАД по данным вопросам.

С 1993 г. регулярно проводятся Совещания правительственных экспертов из развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, развивающихся стран транзита и представителей стран-доноров, и учреждений, занимающихся вопросами финансирования и развития. Следует отметить, что во время 2-го Совещания экспертов в 1995 г. был принят План действий «Глобальные рамки для сотрудничества в области транзитных перевозок», ход реализации которого будет обсуждаться на предстоящей конференции.

С 2000 г. в Нью-Йорке во время общеполитических дебатов в рамках очередных сессий ГА ООН проводятся ежегодные Совещания Министров стран, не имеющих выхода к морю.

В 1998 г. на Генеральной Ассамблеи ООН впервые была выдвинута идея о проведении международной конференции по вопросам транзитного транспорта. Было также предложено провести ее в одной из стран, не имеющих выхода к морю. То обстоятельство, что Казахстан имеет наибольшую удаленность от морского побережья и обладает самой крупной территорией среди всех стран данной группы, стало отчасти определяющим фактором в его выборе как места проведения конференции. Кроме того, странами-членами ООН была принята во внимание активная внешнеполитическая деятельность Казахстана, его роль в развитии транзитно-транспортного потенциала, а также учтено стратегическое значение Центральной Азии в развитии транспортных коридоров.

Правительство Казахстана одобрило данное предложение и согласилось провести Конференцию в Алматы, о чем представитель Казахстана сообщил во время 4-го Совещания правительственных экспертов в 1999 г.

С этого времени началась целенаправленная работа в рамках ООН по подготовке к конференции, которая особенно активизировалась с созданием весной 2002 г. в Секретариате ООН Канцелярии Верховного Представителя по наименее развитым странам, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся государствам. Верховный Представитель одновременно занимает пост Заместителя Генерального Секретаря ООН и решением Генеральной Ассамблеи ООН назначен Генеральным Секретарем предстоящей Конференции.

Первоочередной задачей Верховного Представителя была разработка концептуальных рамок организационных и субстантивных аспектов Конференции, а также создание широкого консенсуса среди стран-членов ООН и других заинтересованных партнеров, включая организации системы ООН, многосторонние институты и региональные организации.

Рассмотренные на конференции вопросы были сосредоточены на важной проблеме активизации процессов интеграции в мировую экономическую систему большой группы развивающихся стран, в силу ряда геополитических, исторических, экономических факторов сталкивающихся в своем развитии с дополнительными трудностями. Страны, не имеющие выхода к морю, в целом относятся к бедным развивающимся странам с самыми низкими темпами роста, для которых важнейшей статьёй экспортных поступлений, как правило, является выручка от экспорта ограниченного набора сырьевых товаров. Из 30 развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, 16 относятся к категории наименее развитых стран. Среди причин отставания роста их экономик одной из основных является отсутствие территориального доступа к морю, удаленность и изолированность от мировых рынков и международных транспортных артерий. Морская торговля этих стран всегда зависит от транзита через чужие территории. Необходимость пересечения границ ряда государств и удаленность от рынков

приводят к значительному увеличению общих затрат на оплату транспортных услуг.

Результаты исследований свидетельствуют о том, что отсутствие доступа к морю снижает темпы экономического роста страны на 0,7 %. Хотя не имеющие выхода к морю страны занимают 12,5 % земной суши и в них проживает 4% мирового населения, их общий ВВП составляет лишь 0,3 % общемировых показателей. Только 0,34 % от общемирового объема прямых иностранных инвестиций попадает в не имеющие выхода к морю развивающиеся страны.

По оценкам ЮНКТАД, процентная доля расходов не имеющих выхода к морю развивающихся стран на оплату транспортных и страховых услуг в 2-3 раза превышает средний показатель для других стран. Неофициальные поборы усугубляют ситуацию и снижают конкурентоспособность товаров из этих стран. Например, грузовые операторы, пересекающие транзитом Кавказ или Центральную Азию, как правило, вынуждены платить до 1500-2000 долларов США в виде неофициальных сборов или платы за полупринудительное сопровождение (данные ВБ). В зависимости от мировых рыночных цен на те или иные товары, общие транспортные расходы (официальные и неофициальные) в этих странах могут составлять до 50% стоимости товаров.

Высокие транспортные расходы развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, являются для них более серьезным препятствием для развития торговли, чем тарифы.

Большинство развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, если не все эти страны, являются экспортерами сырья. Чрезвычайно высокий уровень транспортных расходов, которые вынуждены нести такие страны, тормозит развитие экспорта, поскольку значительно ограничивает круг потенциальных экспортных товаров и рынков, на которых возможна выгодная торговля этими товарами. Высокие транспортные издержки приводят к резкому удорожанию импорта.

Ситуация усугубляется тем, что большинство стран, соседствующих с развивающимися странами, не имеющими выхода к морю, также является развивающимися странами и при этом нередко имеет схожую экономическую структуру и сталкивается с теми же проблемами в экономике и внешней торговле. В этих условиях эффектив-

ную систему транзитных перевозок можно создать лишь на основе подлинного партнерства между развивающимися странами, не имеющими выхода к морю, развивающимися странами транзита и при содействии, когда это необходимо, со стороны их партнеров по процессу развития, а также на основе партнерства между государственным и частным секторами, на национальном, субрегиональном, региональном и глобальном уровнях.

Эта мысль легла в основу итоговых документов Международной конференции – Алматинской декларации и Алматинской программы действий, очертивших глобальные рамки сотрудничества в области транзитных перевозок между развивающимися странами, не имеющими выхода к морю, и развивающимися странами транзита. Они нацелены на следующее:

- обеспечение беспрепятственного доступа к морю для всех видов транспорта;
- сокращение расходов и улучшение качества услуг для повышения конкурентоспособности экспортируемых товаров;
- снижение стоимости доставки импортируемых товаров;
- преодоление проблем несвоевременности и ненадежности доставки товаров;
- создание надлежащих национальных транспортных сетей и международных транспортных коридоров;
- сокращение ущерба от потерь, повреждения и порчи грузов в пути;
- создание условий для расширения экспорта;
- снижение межгосударственных административных барьеров.

В частности, Алматинской Программой действий определено пять приоритетных направлений совместной деятельности в рамках глобального сотрудничества в области транзитных перевозок между развивающимися странами, не имеющими выхода к морю. Такими приоритетами признаны следующие направления.

**Приоритетное направление 1:
Основополагающие вопросы политики в
области транзитных перевозок**

В этом направлении весьма важно, чтобы развивающиеся страны, не имеющие выхода к мо-

рю, и развивающиеся страны транзита проанализировали и, при необходимости, пересмотрели свою нормативную базу с целью открытия возможностей для более активного участия частного сектора; внедрили оптимизированные административные процедуры; поощряли использование информационных технологий; и укрепляли программы подготовки кадров в этом секторе. Транспортные стратегии и программы, особенно связанные с регулированием транспортных операций или созданием новых крупных элементов инфраструктуры, должны обеспечивать полный учет экологических аспектов и включать меры, нацеленные на сведение к минимуму экологических последствий на местном и глобальном уровнях. Эти задачи должны быть неотъемлемой частью программ коренных преобразований и стратегий борьбы с бедностью.

При этом главными инструментами обеспечения согласования, упрощения и стандартизации норм и документации являются международные конвенции по транспортным перевозкам и транзиту, региональные и двусторонние соглашения, ратифицированные развивающимися странами, не имеющими выхода к морю, и развивающимися странами транзита.

Предлагаемые конкретные меры:

- разработать комплексный подход к развитию транспортного сектора, который позволял бы учитывать социальные и экономические аспекты, а также физические, правовые, процедурные и институциональные аспекты;
- развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и развивающимся странам транзита уделять первоочередное внимание развитию и модернизации существующих объектов, **особенно пограничных переходов**, и повышению коммерческой ориентации транспортных служб и инфраструктуры;
- повысить роль в облегчении транзитных перевозок региональных транспортных коридоров и установлении, когда это целесообразно, единых правил, стандартов и тарифов;
- укреплять существующие на стратегическом и оперативном уровнях институциональные механизмы контроля и поощрения выполнения соглашений и договоренностей, в которых участвуют развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, и развивающиеся страны транзита. Необ-

ходимо поощрять диалог и сотрудничество между государственным и частным секторами, при содействии, когда это необходимо, со стороны партнеров по процессу развития;

- содействовать осуществлению комплексных программ подготовки кадров всех уровней от высшего руководства до операторов низового уровня, как в государственном, так и в частном секторах.

Приоритетное направление 2:

Развитие и эксплуатация инфраструктуры

Одним из серьезных препятствий на пути создания эффективных систем транзитных перевозок в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, и развивающихся странах транзита является неадекватность инфраструктуры. Упадок транспортной инфраструктуры – это общая проблема, характерная для обеих категорий стран. Для содействия своевременному распространению информации об имеющихся в секторе транспортных услуг возможностях и для обеспечения упорядоченного и оперативного транзита нужны средства связи. Чтобы удовлетворить эти потребности, требуются значительные капиталовложения, укрепление потенциала, принятие новых нормативно-правовых актов и продолжение институциональной реформы. Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, направляют на развитие инфраструктуры лишь незначительную долю своих национальных ресурсов и получаемой ими официальной помощи в целях развития. Кроме того, задача строительства адекватных объектов инфраструктуры и модернизации существующей транспортной инфраструктуры как в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, так и в развивающихся странах транзита не может быть решена силами одного лишь государственного сектора и требует поддержки со стороны партнеров по процессу развития.

Одной из предпосылок для успешного привлечения частных инвестиций в проекты развития инфраструктуры является наличие прочной нормативной и организационной базы. Региональное и субрегиональное экономическое сотрудничество и интеграция могут помочь преодолеть проблемы, обусловленные размерами рынка,

особенно в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, и тем самым привлечь частный сектор к инвестированию средств в развитие инфраструктуры.

Необходимо принять следующие **конкретные меры:**

- развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, направлять более значительную долю государственных инвестиций, **финансовой помощи стран-доноров, кредитов на льготных условиях** на развитие инфраструктуры;

- развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и развивающимся странам транзита необходимо прилагать все усилия для создания условий, благоприятствующих использованию в целях транзита всех видов транспорта, с тем, чтобы стимулировать конкуренцию между различными видами транспорта, в частности, автомобильным и железнодорожным транспортом. Одновременно следует продолжать развитие потенциала и правовых режимов регулирования смешанных перевозок;

- особое значение следует придавать восполнению «недостающих звеньев» в региональной транспортной сети **и межгосударственной транспортной связи, созданию условий для мультимодальных перевозок;**

- партнеры по процессу развития должны также стимулировать участие частного сектора в развитии инфраструктуры транзитных перевозок посредством участия в совместном финансировании и выполнении функции катализатора в деле привлечения прямых иностранных инвестиций;

- следует поощрять создание структур партнерства между государственным и частным секторами на маршрутах торговых и транспортных коридоров путем развития и широкого использования общих систем управления и мониторинга на базе информационно-коммуникационных технологий.

Приоритетное направление 3:

Содействие развитию международной торговли

Как известно, торговля является одной из важных движущих сил экономического развития. Однако участие развивающихся стран в международной торговле является крайне ограничен-

ным. Кроме того, значительное число не имеющих выхода к морю развивающихся стран не является членами Всемирной торговой организации и не имеет доступа к торговым преференциям и специальным режимам, которыми пользуются развивающиеся страны в рамках основанной на правилах, недискриминационной и предсказуемой многосторонней торговой системы.

Транспорт является ключевым фактором в международной торговле, региональной интеграции и обеспечении сбалансированного развития национальной экономики. Чрезмерные транспортные расходы создают непреодолимые препятствия для доступа на зарубежные рынки.

Обременительные пограничные и таможенные процедуры, жесткие требования в отношении документации и меры безопасности, а также высокая стоимость банковских операций относятся к числу основных факторов, обуславливающих дополнительные неоправданные издержки и неэффективность. В наиболее неблагоприятном положении находятся не имеющие выхода к морю развивающиеся страны, которые отгорожены от остального мира границами и зависят от транспортной инфраструктуры соседних с ними стран транзита.

Международные конвенции и региональные, субрегиональные и двусторонние соглашения являются основным каналом согласования, упрощения и стандартизации и обеспечения транспарентности правил и документации, **согласования программ развития национальных транспортных систем и транзитных коридоров.**

В Декларации министров четвертой Конференции Всемирной торговой организации на уровне министров, состоявшейся в 2001 г. в Дохе, была признана необходимость дальнейшего ускорения товарооборота, складской и таможенной очистки товаров, включая товары в пути, и необходимость активизации технической помощи и деятельности по созданию потенциала в этой области. Кроме этого, содержавшееся в этой же декларации решение о том, что в рамках программы Всемирной торговой организации будут рассматриваться вопросы, касающиеся торговли малых, уязвимых стран и их полной интеграции в многостороннюю торговую систему, было положительно воспринято большинством развивающихся стран, не имеющих выхода к морю.

Требуется принять следующие **конкретные меры:**

- всемерно содействовать вступлению развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в члены Всемирной торговой организации. В решении вопроса о приеме таких стран следует учитывать уровень развития каждой из них, и партнеры по развитию должны оказать помощь в этом. В рамках нынешних переговоров о доступе сельскохозяйственной и несельскохозяйственной продукции на рынки следует рассмотреть возможность уделения особого внимания продукции, представляющей интерес для экспорта развивающихся стран, не имеющих выхода к морю;
- принятие в рамках Всемирной торговой организации многосторонних обязательств в отношении содействия расширению торговли, включая введение режима свободного транзита и применение упрощенных таможенных процедур, может принести выгоды странам, не имеющим выхода к морю, и странам транзита, поскольку это позволит обеспечить более высокую стабильность, предсказуемость и простоту правил, требований и мер, регулирующих их участие в международной торговле. Укрепление соответствующих положений Генерального соглашения по тарифам и торговле Всемирной торговой организации должно осуществляться с учетом этих целей и могло бы служить катализатором для принятия некоторых из тех мер, которые рекомендованы в настоящей Программе действий;
- программы содействия доступу на рынки, проводимые в рамках Всемирной торговой организации, следует распространить на продукцию, представляющую интерес для экспорта развивающихся стран, не имеющих выхода к морю;
- необходимы более активные усилия для облегчения движения транзитного транспорта через контрольно-пропускные пункты на границах, более широкого использования информационных технологий и внедрения эффективных систем таможенного контроля, и упрощения документации и процедур;
- развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, и развивающиеся страны транзита должны рассмотреть вопрос о присоединении к международным конвенциям и документам, применимым к различным видам транспорта, включая автотодорожный, железнодорожный и внутренний

водный транспорт, а также смешанные перевозки, и обеспечении их эффективного осуществления;

- развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, и развивающиеся страны транзита должны создать и укрепить национальные и **региональные** советы (комитеты) по содействию расширению торговли и развитию транспорта, которые должны включать представителей всех основных заинтересованных сторон, в том числе частного сектора.

Приоритетное направление 4: Международная поддержка

Расходы, связанные с созданием и эксплуатацией эффективных систем транзитных перевозок, зачастую настолько велики, что странам, не имеющим выхода к морю, и странам транзита не под силу решить эту непростую задачу самостоятельно. Многие развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, относятся к числу беднейших стран. Поскольку большинство стран транзита сами относятся к числу развивающихся стран и имеют ограниченные ресурсы, партнеры по развитию должны в полной мере учитывать особые нужды развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита, обусловленные их уязвимостью и задачами в области развития, при оказании им помощи.

Конференцией предложены следующие **конкретные меры**:

- главная ответственность за осуществление Алматинской Программы действий должна лежать непосредственно на развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, и развивающихся странах транзита. Очень важно, чтобы они стремились создавать условия, позволяющие генерировать, привлекать и эффективно мобилизовать ресурсы для решения стоящих перед ними проблем в области развития, в том числе проблем, которые обусловлены отсутствием выхода к морю. Международное сообщество, включая финансовые учреждения и учреждения, занимающиеся вопросами развития, а также страны-доноры призваны играть важную роль по оказанию поддержки, с тем, чтобы эти страны могли более эффективно решать стоящие перед ними проблемы и удовлетворять свои потребности в области транзитных перевозок;

- необходимо значительное увеличение объема финансовой и технической помощи из всех источников и по линии всех существующих механизмов, включая частный сектор. Внешняя финансовая помощь должна предоставляться в виде субсидий и/или займов на как можно более льготных условиях и на основе реальных потребностей;

- особое внимание следует уделять оказанию финансовой и технической помощи в областях государственного управления и укрепления институционального и **научно-исследовательского** потенциала развивающихся стран, не имеющих выхода к морю с тем, чтобы эти страны могли разрабатывать эффективную государственную и **научно-техническую** политику, и практические меры, направленные на удовлетворение их потребностей в области транспорта и транзитных перевозок;

- следует также изучить вопрос об использовании новаторских форм финансирования таких, как финансирование местных и текущих расходов, предоставление необусловленной помощи и применение таких механизмов, как создание региональных целевых фондов и региональных инвестиционных органов.

Для оказания финансовой помощи приоритетными направлениями следует считать следующие области:

- инвестиции на восполнение «недостающих звеньев» в цепи транзитных перевозок и прокладки железных и автомобильных дорог в развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю;

- разработка альтернативных экономичных маршрутов, **включая смешанные перевозки**;

- разработка проектов создания сухопутных портов в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю;

- проекты создания смежных и **совмещенных** пограничных пунктов;

- обеспечение более широкого доступа на рынки долгосрочного ссудного капитала и более сбалансированного распределения рисков между финансовыми организациями государственного и частного секторов.

Для оказания технической помощи приоритетными направлениями являются следующие области:

- содействие реализации согласованных двусторонних, субрегиональных, региональных и международных соглашений о транзитных перевозках;
- содействие проведению социально ориентированной рыночной политики в области транзитных перевозок;
- стимулирование и реализация программ приватизации в транспортном секторе;
- разработка программ подготовки кадров, в частности, по таким вопросам, как **научные разработки по проблемам транспорта и торговли**, таможенная документация и транзитные процедуры; экспедирование грузов и очистка транзитных грузов; безопасность на транспорте; природоохранные мероприятия в секторе транзитных перевозок; страхование транзитных грузов; создание сухопутных портов и управление ими; и расширение региональных баз данных по автомобильному транспорту.

Приоритетное направление 5: Мониторинг выполнения Программы

Реализация Алматинской программы действий требует индивидуальных и совместных усилий со стороны развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита, их партнеров по развитию, организаций и органов системы Организации Объединенных Наций, соответствующих международных организаций таких, как Всемирный банк, региональные банки развития, Всемирная торговая организация и Всемирная таможенная организация; и других соответствующих региональных и субрегиональных организаций.

Региональное и субрегиональное сотрудничество является самым важным элементом создания действенных систем транзитных перевозок, и его необходимо развивать на основе взаимной заинтересованности как стран, не имеющих выхода к морю, так и стран транзита.

Всемирной торговой организации, Всемирному банку, Всемирной таможенной организации и другим соответствующим международным и региональным организациям предложено на приоритетной основе рассматривать просьбы о предоставлении технической помощи в целях оказания поддержки национальных и региональных

усилий, направленных на содействие по эффективному использованию имеющейся транзитной инфраструктуры.

Региональным комиссиям предлагается рассмотреть, когда это целесообразно, вопрос о дальнейшем расширении их программ по оказанию развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и развивающимся странам транзита помощи в поддержке усилий, направленных на совершенствование их систем транзитных перевозок, а их партнерам по развитию предлагается рассмотреть вопрос о предоставлении необходимой финансовой поддержки в этих целях.

В период 2004–2005 гг. должны быть организованы специальные субрегиональные совещания для рассмотрения вопроса о путях эффективного выполнения Алматинской Программы действий, включая возможность установления критериев оценки и контрольных показателей их реализации.

К Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций обращена просьба организовать обзор Генеральной Ассамблеей хода выполнения Программы в 2008 г.; Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию; Всемирному банку и региональным комиссиям предлагается оказывать основную и техническую помощь в этом процессе.

Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций также обращена просьба о ежегодном представлении Генеральной Ассамблее доклада о ходе выполнения Алматинской Программы действий, включая информацию о мерах, принятых отдельными развивающимися странами, не имеющими выхода к морю, и развивающимися странами транзита, организациями и органами системы Организации Объединенных Наций, региональными комиссиями и соответствующими международными, региональными и субрегиональными организациями.

Каждое из рассмотренных направлений, в свою очередь, предполагает ряд мер, эффективность реализации которых будут в дальнейшем отслеживать соответствующие подразделения ООН.

Однако Алматинская программа действий носит рамочный характер и имеет директивно-рекомендательное значение в ходе проведения переговоров на региональном и на двустороннем уровне.

Проблемы, с которыми сталкиваются развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, характерны и для Казахстана. Примечательно следующее: среди развивающихся стран Казахстан расположен дальше всех от моря – 3750 км, за ним следуют Афганистан, Замбия, Зимбабве, Нигер и Чад, удаленность которых от ближайшего морского побережья каждого из них составляет свыше 2000 км. Кроме того, Казахстан является самым большим по площади среди таких стран. Транспортная составляющая в стоимости товаров и услуг в Казахстане для внутренних железнодорожных и автомобильных перевозок находится на уровне соответственно 8 % и 11 %. В случае же международных перевозок для отдельных видов товаров она возрастает до 100% и более.

Решение своих экономических, в том числе транспортных проблем, Казахстан видит в дальнейшем усилении региональной интеграции, расширении и укреплении международного сотрудничества в рамках различных политических, экономических и профессиональных организаций и готов к реальным шагам в этом направлении. В частности, на международной конференции Казахстаном были сделаны следующие предложения:

1. Для содействия интеграционным устремлениям в Центральной Азии необходимо при поддержке международных учреждений, занимающихся вопросами финансирования и развития, создать международные водно-энергетический, транспортный и продовольственный консорциум.

Таким образом, на Международной конференции ООН нашла свое подкрепление идея, высказанная в июле 2002 г. главами государств, входящих в организацию ЦАС.

Основой для создания первых двух консорциумов должен послужить консорциум в транспортной сфере, так как именно он должен обеспечить их надежными транспортно-коммуникационными связями.

Сделать это непросто, поскольку отсутствует опыт создания подобных структур. Необходимо разработать концепцию деятельности каждого консорциума, определить формы их создания, цели, предмет деятельности и прочее.

Профессиональное сотрудничество позволяет

наиболее эффективно решать многие проблемы, однако нередко деятельность на этом уровне сталкивается с трудно преодолимыми препятствиями, возникающими из-за различий в институциональном и законодательном развитии государств. В данной ситуации апробированным мировой практикой инструментом по согласованию проблемных моментов являются международные Конвенции и Соглашения. Казахстан всецело поддержал Резолюцию 48/11 ЭСКАТО ООН, присоединившись к 7-ми конвенциям из рекомендованных 8-ми, и завершает необходимые организационные процедуры по присоединению к последней конвенции. Кроме того, Казахстан является участником еще 5-ти конвенций в области транспорта и процедур пересечения границ. Однако среди своих соседей по региону только он проявляет активность, в то время как эффективность действия подобных международных документов напрямую зависит от сферы их распространения.

2. Для снижения тарифного прессинга при осуществлении международных перевозок Казахстан готов приступить к формированию своей тарифной политики на железных дорогах с учетом:

- моратория на введение повышающих коэффициентов для транзитных перевозок грузов;
- снижения на 20 % (при условии сохранения необходимого уровня рентабельности) ставки тарифной политики на перевозки международных грузов соседних стран, не имеющих выхода к морю;
- согласования специальных сквозных ставок на перевозки отдельных видов грузов (хлопок, зерно, уголь и других), характерных для экспортно-импортной продукции стран, не имеющих выхода к морю, а также контейнеров по международным маршрутам.

Подобная политика, несомненно, будет способствовать оживлению экономики региона и привлечению международного транзита в Центральную Азию, и на территорию стран СНГ. В то же время необходимо отметить следующий момент: в рамках СНГ, во многом благодаря Совету по железнодорожному транспорту государств-участников СНГ, на железнодорожном транспорте проводится более или менее согласованная тарифная, информационная, технологическая политика. Одним из приоритетов в деятельности

Совета является разработка принципов формирования железнодорожных тарифов, ориентированных на обеспечение свободного перемещения товаров по территориям государств СНГ. Указанные принципы учитывают работу железных дорог в соответствии с международными нормами формирования железнодорожных тарифов и на практике реализуются в рамках Тарифного Соглашения железнодорожных администраций государств СНГ от 17.02.93 г.

3. Для повышения эффективности товарообмена в рамках Великого Шелкового Пути Республика Казахстан готова приступить к рассмотрению вопроса о совместном паритетном управлении перевозками на его казахстанской части.

Такое управление может быть реализовано через единого мультимодального оператора. Необходимо отметить, что в Казахстане уже создается соответствующая законодательная основа для создания и развития института мультимодального оператора, в частности, в рамках проекта TACIS «Поддержка политики развития транзитных коридоров» уже разработан проект Закона «О прямых смешанных перевозках грузов», который имеется на сайте НИИ ТК – niit.kz.

Однако использование современных транспортных технологий, таких, как мультимодальные перевозки, требует, помимо прочего, создания мощных информационных и логистических центров.

4. Для информационной поддержки международных перевозок Казахстан предлагает развить положительный опыт отдельных проектов ТРАСЕКА и проекта TACIS «Поддержка политики развития транзитных коридоров» по созданию транспортных баз данных.

Транспортные базы данных для центрально-азиатского региона могут содержать информацию правового, технического и оперативного характера, предоставляя национальным, транспортным администрациям возможность координировать свои действия, а перевозчикам полный набор сведений для осуществления своей деятельности. Региональные транспортные базы данных станут хорошей информационной основой для работы мультимодального оператора на казахстанском участке маршрута Нового Шелкового Пути.

Оперативный блок региональных транспорт-

ных баз поможет бороться с процветающим в регионе лжетранзитом товаров. Так, обследования автотранспортных потоков, выполненные сотрудниками НИИ ТК на основных международных маршрутах, указывают на значительное (до 3 раз) превышение фактических транзитных перевозок автомобильным транспортом над официально регистрируемыми. Это связано с отсутствием должного учета транзитных грузопотоков со стороны Агентства таможенного контроля и Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан в лице Комитета транспортного контроля. Отмеченные сотрудниками НИИ ТК факты свидетельствуют о том, что большое количество иностранных грузов, перевозимых по территории республики, не регистрируется в виде транзитных или представляет собой так называемый «лжетранзит», когда в целях уклонения от таможенных платежей груз ввозится на территорию страны как транзитный, а затем оседает на ее территории в виде нелегального импорта.

Из-за сложности оценки транзитных грузопотоков через Казахстан информация может быть получена косвенным путем, например, по сведениям об экспортно-импортных перевозках стран региона. Необходимые для этого данные уже накоплены в рамках программы ТРАСЕКА (проекты «Региональные базы данных транспортных потоков и модель прогнозирования», 1995–1996 гг. и «Транспортные потоки и технико-экономические обоснования», 2000–2001 гг.).

5. В целях снижения торговых барьеров Республика Казахстан готова приступить к рассмотрению вопроса об отмене разрешительной системы на выполнение международных транзитных автоперевозок.

Наличие разрешительной системы в любом государстве направлено на защиту интересов национальных перевозчиков, поскольку предусматривает паритетность осуществления перевозок, их квотирование, а также пополнение бюджета за счет реализации бланков сверхквотных разрешений. На сегодняшний день в Республике Казахстан вступили в силу 28 двусторонних межправительственных и 2 межведомственных соглашения в области международных автомобильных перевозок.

В последние годы резко ухудшились условия проезда казахстанских перевозчиков через Узбекистан и Туркменистан. Например, стоимость

транзита для казахстанских перевозчиков составляет 450 долларов США, в то время как для узбекских перевозчиков транзит через Казахстан бесплатный.

Большие надежды возлагаются на создание Единого экономического пространства в составе России, Казахстана, Украины и Белоруссии. Казахстан активно участвует в проектах, способствующих повышению транзитного потенциала стран Евразии и росту взаимной торговли. Помимо сотрудничества в рамках ЕврАзЭС, ШОС, специальных программ ООН, республика осуществляет крупномасштабные проекты по созданию современной транспортной инфраструктуры, улучшению условий транзита через Казахстан.

Республика также предпринимает реальные шаги в деле совершенствования разрешительной системы. С января 2002 г. постановлением Правительства в 5 раз снижены ставки сборов за проезд отечественных и в 2 раза – иностранных автотранспортных средств по территории республики. Ранее постановлением Правительства РК № 1262 от 27.09.01 г. отменена плата за проезд транспортных средств через Кызылординский гидроузел и по мосту через реку Урал в г. Уральске. Комитетом транспортного контроля Министерства транспорта и коммуникаций РК в 2002 г. в целях исключения многократных проверок и остановок автотранспортных средств проведена оптимизация схемы размещения внутренних постов транспортного контроля с последующей их передислокацией на государственную границу.

Безусловно, отмена разрешительной системы имеет для казахстанских национальных перевозчиков положительную сторону, т.к. будет снята проблема получения иностранных разрешений. Однако она откроет доступ на казахстанский транспортный рынок иностранным перевозчикам, прежде всего, из стран ближнего зарубежья – России, Белоруссии, Украины. Главным, в таком случае, должен стать вопрос государственной поддержки национальных автоперевозчиков, повышения их конкурентоспособности путем создания адекватных условий. Это требует, в частности, внесения существенных изменений в налоговое и таможенное законодательство.

Нетрудно заметить, что инициативы Казахстана вполне соответствуют Алматинской программе действий. Стремление к конструктивному и

взаимовыгодному решению имеющихся проблем продемонстрировали и другие участники Международной конференции. Но оценить в целом эффективность принятых на конференции решений и степень достигнутого компромисса можно будет уже через 3-5 лет.

Реализация положений Алматинской Программы действий «Партнерство в интересах удовлетворения особых потребностей развивающихся стран, не имеющих выхода к морю», широко поддержанной международным сообществом, станет новым, исключительно важным этапом в решении транзитных транспортных проблем Казахстана и других стран СНГ в Центральной Азии, которые не имеют выхода к портам открытых морей. Но для этого данная Программа должна быть подкреплена внутригосударственными и межгосударственными правительственными актами, обеспечивающими успешное реальное выполнение всех ее приоритетных направлений и рекомендаций по совместной деятельности в рамках глобального сотрудничества в области транзитных перевозок между развивающимися странами, не имеющими выхода к морю.

В Казахстане уже подготовлен и отчасти принят целый пакет правовых актов и организационно-распорядительных документов, направленных на выполнение Алматинской Программы действий.

2.9 Вопросы совершенствования инфраструктурного обеспечения и дорожного сервиса для развития междугородных и международных перевозок

Автотранспортную отрасль и любой другой сектор ТК с позиций технической оснащенности следует рассматривать в составе двух взаимосвязанных подсистем: подвижного состава и инфраструктуры, обеспечивающей его полноценную работу.

К подвижному составу, как известно, относятся транспортные средства, предназначенные для наземного передвижения и имеющие колесные движители.

Инфраструктура автодорожного транспорта объединяет разнообразный состав производственных объектов различного назначения (от обеспечения эксплуатации, хранения, обслуживания и ремонта, до заправки топливо-смазочными материалами автомобилей), а также автодорожную сеть со своей инфраструктурой по содержанию, ремонту и строительству новых объектов. В отличие от других видов транспорта, подвижной состав автотранспортной отрасли территориально рассредоточен среди огромного множества корпоративных и индивидуальных владельцев.

Главным инфраструктурным компонентом автодорожного транспорта являются автомобильные дороги.

Относительно низкий технический уровень автомобильных дорог Казахстана усугубляется весьма слабым развитием придорожной инфраструктуры и неудовлетворительным информационным обеспечением.

Плохое состояние дорог и их инфраструктуры является одной из основных причин высокого уровня дорожно-транспортных происшествий, повышенных затрат на ремонт и обслуживание подвижного состава, сверхнормативного расхода топливо-смазочных материалов, низких коммерческих скоростей доставки пассажиров и грузов. Все это отражается на величине транспортной составляющей в стоимости товаров и услуг, снижая конкурентоспособность не только автомобильного транспорта, но товаров, произведенных на территории Казахстана.

По мнению независимых экспертов, прямой ущерб пользователям дорог и косвенный ущерб экономике страны, связанный с неудовлетворительным состоянием автомобильных дорог и придорожной инфраструктуры, оценивается на уровне 4% от ВВП. Такие издержки на порядок превышают те средства, которые выделяются из бюджета на содержание и ремонт автомобильных дорог (Белая книга автомобильных дорог Казахстана, 1997 г.).

Как известно, требования к техническому состоянию автомобильных дорог и их обустройству, в первую очередь, обуславливаются интенсивностью и структурой транспортных потоков. Наиболее высокая интенсивность в Казахстане складывается на международных авто-

транспортных коридорах (от 757 до 4567 автомобилей в сутки). Поэтому здесь неслучайно и более высокий уровень сервисных условий. Хронометражным обследованием международных автотранспортных коридоров Казахстана установлена следующая структура транспортных потоков на них:

- грузовые автомобили тяжелого класса, осуществляющие международные перевозки – 16,1%;
- прочие грузовые автомобили – 11,9%;
- автобусы – 7,8%;
- легковые автомобили и мотоциклы – 64,2%.

В 1993 году в г. Алматы состоялось совещание Министров транспорта стран, входящих в Организацию Экономического Сотрудничества (ОЭС), на котором был принят план развития транспортной инфраструктуры региона. Одним из пунктов плана намечалось определить трассировку сети автомобильных дорог, которые обеспечивали бы устойчивые связи в регионе и предоставляли бы доступ к морским портам для внутриконтинентальных стран-членов ОЭС. Данная сеть рекомендовалась для включения в систему Азиатских шоссейных дорог, формируемую на континенте под эгидой ЭСКАТО ООН. В состав этой сети Республикой Казахстан был предложен перечень национальных автомобильных дорог, суммарная протяженность которых составляет 11,8 тыс. км.

В 1995 г. Кабинет Министров Республики Казахстан утвердил перечень автомобильных дорог, предназначенных для международного сообщения (Постановление от 26.04.95 г.). Общая протяженность включенных в этот перечень автомобильных дорог достигла более 13 тыс. км. В том же году Республика Казахстан присоединилась к Соглашению «О международных автомагистралях» ЕЭК ООН, предложив для пользования мировому сообществу часть своих автомагистралей.

В рамках межгосударственного экономического комитета СНГ, по предложениям его участников, также был составлен перечень международных автомобильных дорог СНГ.

Казахстанская сеть автомобильных дорог, представленная в том или ином перечне, различна по количеству включенных участков и, следовательно, по протяженности, так как составля-

лась в разное время и, к сожалению, различными исполнителями.

Главными условиями для включения автомобильных дорог в международную сеть служит их соответствие минимально установленным требованиям и возможность беспрепятственного и безопасного движения по ним всех транспортных средств. Технические требования в отношении автомобильных дорог и дорожных сооружений определены международным Соглашением «О международных автомагистралях» и стандартами Азиатских шоссейных дорог. Так, Приложением к Соглашению «О международных автомагистралях» регламентируется три класса автомобильных дорог:

- автомагистраль – дорога, специально построенная для движения транспортных средств, не имеющая пересечений в одном уровне с другими автодорогами, железнодорожными (трамвайными) путями и пешеходными дорожками, и, в отдельных местах или временно имеющая отдельные проезжие части для движения в каждом из направлений, отделенные друг от друга разделительной полосой;

- скоростная дорога – автодорога, предназначенная для движения транспортных средств и доступная для въезда только через развязки или регулируемые перекрестки, стоянка и остановка на ней запрещены;

- дорога обычного типа – автодорога, пользоваться которой могут все категории участников дорожного движения и транспортных средств. Анализ нормативной документации показывает, что национальные автомобильные дороги общего пользования категорий III и выше (по СНиП 2.05.02-85) с покрытиями не ниже усовершенствованных, полностью удовлетворяют техническим требованиям к дорогам обычного типа. Изучение фактического состояния автомобильных дорог Казахстана по двум базовым критериям: ровности и упругому прогибу дорожных одежд, – показывает, что для удовлетворения международных требований необходимо восстановление этих параметров до нормативных значений. Достичь этого можно преимущественно технологиями капитального ремонта.

В связи с этим, главными направлениями дорожной политики в республике на ближайшую перспективу являются:

- приведение, путем поэтапной реконструкции, отдельных участков дорог в соответствие с требованиями международных стандартов, строительство обходов населенных пунктов, транспортных развязок на пересечениях с водными преградами, железными и автомобильными дорогами, ремонт, уширение габаритов и увеличение грузоподъемности аварийных мостов и инженерных сооружений, а также строительство новых автодорожных связей;

- повышение классности автомобильных дорог международного значения, перевод их из дорог обычного типа в скоростные дороги за счет придания им особого статуса, в том числе по нормативам расхода денежных средств на содержание и ремонт;

- разработка и реализация целевых Программ по повышению безопасности дорожного движения и инженерного обустройства международных автомобильных дорог.

Сеть дорог Республики Казахстан интегрируется в Европейскую и Азиатскую субрегиональные системы автодорог с выходом на многие государства, крупнейшие порты, транспортные узлы и терминалы. Это способствует решению двух важных стратегических задач. Во-первых, обеспечение выхода внутриконтинентального Казахстана к морским портам и, во-вторых, транзитный пропуск транспорта по трем глобальным направлениям: в Россию и Европейские страны; в Китай, Японию и Юго-Восточную Азию; в Среднюю Азию, Закавказье, Иран, Турцию.

Одновременно развитие Международных транспортных коридоров активизирует внутриреспубликанские перевозки и укрепление экономики государства в целом.

С переориентацией экономики Казахстана на рыночные основы хозяйствования начали активно создаваться за счет частных инвестиций автозаправочные станции, станции техобслуживания, автостоянки, мотели, кемпинги, другие объекты дорожного сервиса на трассах международного значения. При этом, ради обеспечения быстрой окупаемости капитальных затрат предприниматели, в первую очередь, стремились возводить объекты, не требующие значительных первоначальных финансовых средств и отвода больших земельных участков.

В результате развитие сети мотелей и кемпин-

Обеспеченность перевозчиков основными объектами сервиса на дорогах республиканского значения на начало 2003 года

№ п/п	Наименование объектов сервиса	Потребность (шт)	Наличие (шт)	Недостаток (шт)	Обеспеченность (%)
1	<i>Мотели и кемпинги</i>	65	40	25	62
	в том числе для большегрузных автомобилей	25	6	19	24
2	<i>СТО</i>	94	86	8	92
	в том числе для большегрузных автомобилей	1	4	3	52
3	<i>АЗС</i>	376	354	22	94
	в том числе для большегрузных автомобилей	17	14	3	81
4	<i>Площадки отдыха</i>	500	424	76	85
5	<i>Источники питьевой воды</i>	502	47	455	9
6	<i>Эстакады</i>	502	259	243	94
7	<i>Автопавильоны</i>	1987	1722	265	87

гов в комплексе с соответствующими объектами сервиса (охраняемые стоянки, здания для ночного отдыха, пункты питания, узлы связи, торговые предприятия, душевые кабины, АЗС, СТО, и т.п.), требующих вложения относительно крупных финансовых и материальных ресурсов, пока отстает от потребностей в них.

Действенная статистическая отчетность о наличии объектов дорожного сервиса, а также информационные системы, содержащие сведения об адресах, номерах телефонов, перечнях оказываемых услуг и мощностях предприятий дорожного сервиса, построенных для обслуживания автоперевозчиков вдоль дорог, а также на городских территориях, отсутствует. Поэтому данные, полученные по результатам обследования, проведенных ЗАО НИИ ТК, не всегда достаточно полно отражают реальную ситуацию.

Вместе с тем, отсутствие соответствующих нормативных документов, устанавливающих порядок определения потребности в объектах сервиса, не позволяет определить их реальную нормативную потребность.

Наличие и размещение объектов сервиса на основных международных транспортных коридорах изучалось ЗАО НИИ ТК на местах в 1999–2002 гг. На основе полученных результатов, а также материалов осеннего осмотра автодорог, проведенного областными управлениями

автодорог в 2002 г., и другой доступной информации были обобщены данные, отражающие обеспеченность дорог республиканского значения основными объектами дорожного сервиса в целом.

Обследование вновь построенных и реконструированных объектов дорожного сервиса в областных центрах республики показало динамичное изменение их количества и мощности в зависимости от спроса на услуги и результаты их деятельности. На отдельных участках международных транспортных коридоров было выявлено излишнее количество действующих АЗС и СТО, часть из которых было ликвидировано по причинам несоблюдения требований по экологии, санитарии, безопасности движения, слабой конкурентности.

Общее состояние по обеспеченности объектами сервиса дорог республиканского значения характеризуется данными таблицы 2.9.1.

Приведенные данные подтверждают, что автодороги республиканского значения на большей своей протяженности обеспечены станциями техобслуживания, автозаправочными станциями и площадками для кратковременного отдыха водителей (пассажиров).

В таблице не отражены показатели обеспеченности пунктами питания и предприятиями торговли, так как их количество превышает потребность

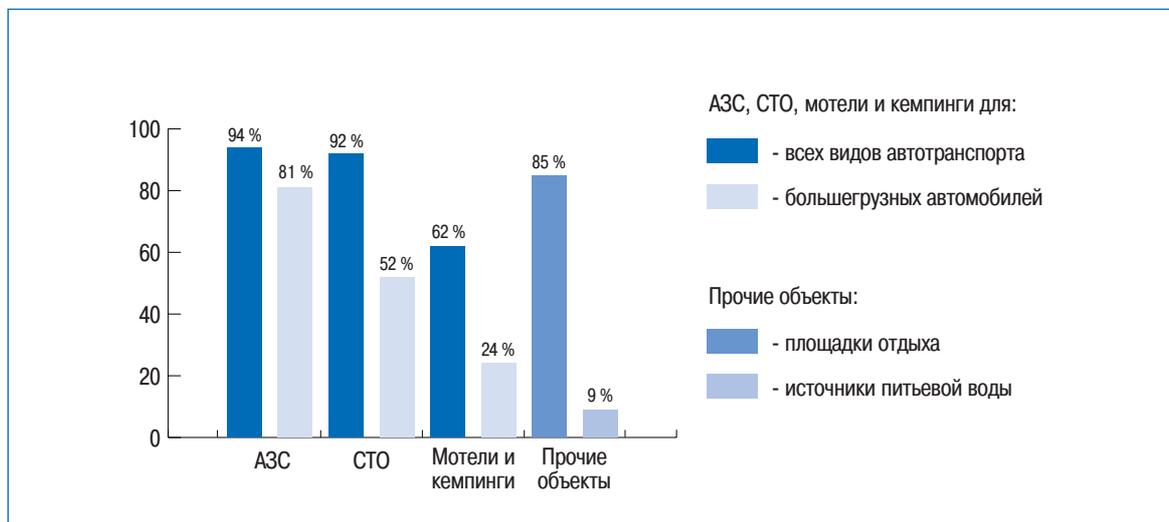


Рис. 2.9.1 Обеспеченность перевозчиков и автотранспортных средств основными объектами сервиса на дорогах республиканского значения

перевозчиков. На площадках отдыха и в населенных пунктах по пути следования автоперевозчиков имеются многочисленные мелкие пункты питания, количество которых постоянно растет.

Тем не менее, размещение объектов сервиса, их санитарно-культурное состояние и набор оказываемых услуг порой вызывают нарекания водителей и пассажиров. Часть зданий и сооружений сервиса размещены в контролируемых зонах с нарушениями требований действующих правил пользования автодорогами Казахстана, утвержденными постановлением Правительства от 05.09.98 г.

Экипажи автотранспортных средств и пассажиры не в полной мере обеспечены мотелями, кемпингами, площадками для кратковременного отдыха и источниками питьевой воды. Обследование действующих предприятий сервиса показало, что большая их часть обслуживает легковые автомобили и автобусы, а экипажи автотранспортных средств тяжелого класса испытывают недостаток в сервисном обслуживании при выполнении рейсов на большие расстояния.

Обеспеченность перевозчиков основными объектами сервиса на дорогах республиканского значения приведена на рисунке 2.9.1.

Наиболее благоприятная ситуация сложилась с насыщением автотрасс автозаправочными станциями. В то же время на отдельных участках автодорог расстояния между АЗС превышают нормативные. Требуется также дополнительное устройство автозаправочных станций, специализированных на обслуживании большегрузных автомобилей, осуществляющих дальние перевозки.

Результаты проведенных обследований показали, что потребность в СТО, осуществляющих ремонт и техническое обслуживание грузового автотранспорта, обеспечена примерно наполовину. Причем, многие из них не сертифицированы, не имеют современного оборудования и высококвалифицированных специалистов, а следовательно, не в состоянии качественно выполнять ремонтные работы. На автодорогах имеются в основном мелкие СТО с количеством постов по обслуживанию от 3 до 10 автомобилей. Основная специализация этих предприятий – обслуживание и ремонт легковых автомобилей. Для грузовых автомобилей и автобусов на подобных СТО может выполняться только ограниченный перечень мелких технических воздействий. Практически у них нет запчастей для замены.

Мощности по обслуживанию грузовых автомобилей сосредоточены в областных и индустриальных центрах. Как выяснилось в ходе обследования, созданная в 70-е годы сеть специализированных автоцентров Камского автомобильного завода по техническому обслуживанию грузовых автомобилей КамАЗ после приватизации пришла в упадок и была перепрофилирована. Не лучше ситуация сложилась с обслуживанием и ремонтом автобусов. Эти работы ранее осуществляли исключительно в автобусных парках или в специализированных АТП. После разгосударствления и приватизации услуги по техническому обслуживанию тяжелого подвижного состава значительно сократились. Одной из причин этого послужил физический

Номенклатура основных отказов и неисправностей АТС

Основные отказы и неисправности	Количество на 100 однотипных АТС	
	бензиновые	дизельные
Подвеска (амортизаторы, рессоры)	40	40
Шины (колеса)	18	18
Двигатель	25	20
Система питания	35	25
Система зажигания	20	-
Сцепные и рамные устройства	10	10
Тормозная система	15	15
Кузовные работы	10	10
Генераторные установки	10	10
Система сигнализации	5	5
Аккумуляторы	10	10

износ контрольно-измерительного и диагностического оборудования при отсутствии средств для их замены.

Однако рынок требует не просто восстановления, но и развития современных мощностей по техническому обслуживанию АТС. Оздоровление экономики, наблюдаемое в последние годы, создает условия для привлечения частного капитала в сферу технического обслуживания автомобилей. Одним из инициаторов деятельности в этом направлении стала компания «Мустанг-Карго», которая в городах Алматы, Астана, Актюбинск, Петропавловск, Шымкент и Караганда восстановила специализированные СТО по техническому обслуживанию и текущему ремонту тяжелых грузовых автомобилей, в том числе марок Volvo, Mercedes-Benz, DAF, Scania и др., а также прицепного состава к ним.

В процессе обследования автомобильных дорог международного значения был выявлен также недостаток мотелей и практически полное отсутствие кемпингов. Существующие придорожные предприятия по обслуживанию водителей и пассажиров характеризуются недостаточным количеством стоянок для грузовых АТС тяжелого класса, а предоставляемые бытовые услуги имеют ограниченный спектр и низкое качество. В результате водителям не обеспечивается полноценный отдых в пути.

Для выработки рекомендаций по развитию и совершенствованию сервисных услуг во время обследования на автотрассе «Алматы-Караган-

да-Астана-Кустанай-Челябинск» были детально проанализированы состав и структура автомобильных потоков. Регистрация транспортных средств велась в течение 12 суток в обоих направлениях движения. При этом фиксировались марки грузовых автомобилей и их принадлежность конкретной стране. В данном направлении средняя интенсивность движения грузовых автомобилей тяжелого класса составляла примерно 133 единиц в сутки. Наибольший поток наблюдался на участках между Балхашом и Карагандой, а также Карагандой и Астаной, соответственно 315 и 164 автомобилей в сутки. В общей сложности было выявлено 23 различных марок грузовых автомобилей. Из их числа порядка 80% были производства СНГ, а 20% – стран дальнего зарубежья. Преобладающие марки – это автомобили КАМАЗ, ЗИЛ и МАЗ (СНГ), Mercedes-Benz, MAN, Volvo и Scania (производства дальнего зарубежья).

Для оптимизации рассредоточения СТО на международных трассах следует исходить из частоты отказов и неисправностей АТС.

Перечень основных отказов и неисправностей грузовых автомобилей выявлялся путем опроса водителей и работников СТО, производивших обнаружение и устранение неисправностей поступавших к ним автомобилей. Номенклатура потока основных отказов и неисправностей для АТС тяжелого класса в пересчете на 100 обследованных однотипных автомобилей приведена в таблице 2.9.2.

Анализ данных показывает, что для грузовых автомобилей тяжелого класса наиболее частые отказы и неисправности проходятся на элементы подвески (40%), системы питания двигателя (35%), силового агрегата (25%), шин и колес (18%). Для прицепного состава количество отказов и неисправностей распределяется следующим образом: подвеска (60%), шины и колеса (45%), рамные кузовные конструкции (35%), сцепные устройства (25-40%).

Отказы и неисправности грузовых автомобилей производства стран СНГ и дальнего зарубежья имеют определенные различия. Для подвижного состава стран СНГ основные отказы и неисправности распределялись следующим образом:

- для автомобилей: двигатель внутреннего сгорания – 30%, электрооборудование – 35%, подвеска – 25%, шины – 25%;
- для прицепного состава: подвеска – 60%, шины и колеса – 20%, сцепное устройство – 15%.

Для подвижного состава производства стран дальнего зарубежья основные отказы и неисправности распределялись следующим образом:

- для автомобилей: двигатель внутреннего сгорания – 20%, шины и колеса – 15%, подвеска и амортизаторы – 20%, тормозные системы – 10%;
- для прицепного состава: шины и колеса – 40%, подвеска – 35%, сцепное устройство – 20%, рама и кузов – 15%.

Основными причинами возникновения отказов и неисправностей АТС тяжелого класса водители называли неудовлетворительное состояние дорог (65%), низкое качество технического обслуживания и ремонта (20%), неудовлетворительное качество топлива и смазочных материалов, а также запасных частей (15%).

Выявленные недостатки необходимо учитывать при развитии придорожного сервиса в Казахстане.

Формирование современной сети автомобильных дорог должно сопровождаться улучшением уровня сервисного обслуживания АТС и пассажиров с обеспечением необходимых условий для безопасного движения по дорогам, обеспечения сохранности грузов, создания условий для нормальной работы и отдыха пользователей дорог и развития автотуризма.

В соответствии с системой финансирования автомобильных дорог и государственной политикой по развитию и поддержанию малого и среднего бизнеса, выделяются две группы объектов дорожного сервиса, строительство и финансирование которых предполагается осуществлять из разных источников с соответствующим организационно-правовым подходом.

Первая группа – это объекты, входящие в комплекс автомобильной дороги. К ним относятся: аварийно-вызывная связь, площадки кратковременной стоянки автомобилей, автобусные остановки, автопавильоны. Вторая группа объектов – это платные предприятия сервиса (мотели, кемпинги, АЭС, СТО, пункты питания, терминалы и прочие), которые работают как субъекты малого бизнеса с собственными источниками саморазвития.

Количество СТО для обслуживания и ремонта легковых автомобилей, в основном, не вызывает нареканий, но для грузовых автомобилей тяжелого класса на этих станциях выполняются лишь мелкие профилактические работы.

Наибольшие трудности испытывают грузоперевозчики в том, что касается их обеспечения местами для полноценного отдыха, оборудованных санитарно-техническими устройствами, охраной автотранспортных средств и грузов. При общем удовлетворении потребностей перевозчиков местами в отелях и кемпингах на уровне 61%, обеспеченность международных экипажей составляет лишь 25%.

В настоящее время возросла актуальность проблем информационного обеспечения перевозчиков. Наиболее остро нуждаются в оперативной информации о состоянии автодорог, размещении объектов сервиса международные экипажи, а также частные предприниматели, готовые инвестировать создание и развитие объектов дорожного сервиса.

По заказу Минобразования и науки РК ЗАО НИИ ТК выполнил научно-исследовательскую работу «Исследование сети автодорог, предназначенных для международных перевозок на территории Республики Казахстан, с созданием информационной системы на базе новых компьютерных технологий». В рамках этого проекта разработан Веб-сайт «Транзитные автотранспортные коридоры РК», включенный в систему Ин-

тернет. Сайт находится на стадии опытной эксплуатации.

По поручению Минтранскома РК ЗАО НИИ ТК разработал Программу развития автосервиса в Казахстане, которая послужила началом активизации процессов создания современной сети объектов автосервиса на дорогах республики.

Главным компонентом инфраструктурного обеспечения деятельности автомобильного транспорта являются автомобильные дороги, технический уровень которых в Казахстане остается относительно низким и пока не соответствует международным стандартам. Положение усугубляется весьма слабым развитием придорожной инфраструктуры на международных автотранспортных коридорах.

Однако следует отметить, что за последние 2–3 года резко увеличились объемы инвестиций в строительство, реконструкцию и ремонт автомобильных дорог, принимаются разноплановые меры по сервисному их обустройству. Задача состоит в обеспечении полного освоения бюджетных ассигнований и иностранных инвестиций в развитие дорожного хозяйства, доведении технического состояния дорог республиканского и международного значения до современных требований, организации на этих дорогах необходимого количества соответствующих объектов сервиса для водителей, пассажиров и автомобилей, участвующих в международных автомобильных перевозках.

Глава III Концептуальные направления дальнейшего развития автотранспортной отрасли Казахстана

3.1 Стратегия развития транзитно-транспортного потенциала Казахстана

Проблемы формирования эффективных и надежно функционирующих евразийских трансконтинентальных связей приобретают в современных условиях глобализации особую актуальность. Важная роль Казахстана в их разрешении обусловлена географическим расположением страны, ее природными богатствами, ростом экономической активности в регионе, наличием достаточных провозных мощностей транспортного комплекса и политическим выбором, нацеленным на равноправную интеграцию в мировую экономическую систему.

В Стратегии «Казахстан-2030» вопросы обеспечения конкурентоспособности отечественного транспортно-коммуникационного комплекса на мировом рынке транспортных услуг, увеличения торговых товаропотоков через территорию республики определяются в качестве одного из важных долгосрочных приоритетов экономического развития государства. Основные направления практического решения поставленных Стратегией задач в области транспорта определены утвержденными Правительством Республики Казахстан концепциями «Государственная транспортная политика Республики Казахстан на период до 2008 г.» и «Развитие международных транспортных коридоров Республики Казахстан».

В дополнение к этим правительственным документам по заданию Минтранскома РК ЗАО НИИ ТК разработал «Стратегию развития транзитно-транспортного потенциала Республики Казахстан на 2003–2005 гг.», в составе которой предложен пакет взаимоувязанных технических, организационных, экономических, правовых и других мероприятий по реализации целей и задач, направленных на комплексное развитие и совершенствование транзитно-транспортного потенциала республики. Среди важнейших задач Стратегии названа проблема активного привлечения транзитных грузопотоков на транспортные магистрали республики. Для достижения поставленных целей были

разработаны соответствующие предложения по следующим основным направлениям:

- формирование и развитие унифицированной и гармонизированной нормативной правовой базы транспортно-коммуникационного комплекса;
- создание благоприятных режимов налогового, таможенного и других видов контроля при пропуске транзитных грузов через территорию Республики Казахстан;
- облегчение процедур пересечения границ и совершенствование других организационных воздействий при осуществлении транзитных перевозок;
- модернизация, техническое перевооружение и развитие национальных транспортно-коммуникационных сетей;
- информационно-аналитическая и научно-техническая поддержка эффективного функционирования международных транспортных коридоров;
- развитие и углубление двустороннего и многостороннего сотрудничества со странами-участницами транзитных автотранспортных коридоров;
- совершенствование тарифной политики, направленной на усиление привлекательности казахстанских участков международных транзитных коридоров.

Как известно, международные перевозки грузов охватывают экспортные, импортные и транзитные перевозки. При этом, когда речь идет о развитии транзитно-транспортного потенциала, обычно имеют в виду (как это сделано и в упомянутой Стратегии Минтранскома) все три вида международных перевозок, хотя транзитные перевозки в своем подлинном понимании имеют свои существенные особенности. Главная особенность состоит, конечно, в том, что и пункт отправки груза, и пункт его назначения находятся за пределами государства транзита. Из этого вытекает некоторая частная специфика транзитных перевозок.

Автотранспортный транзит, в отличие, например, от железнодорожного или морского имеет

более выраженный региональный характер. Вместе с тем, автотранспортом осваиваются также весьма существенные (причем, быстро нарастающие) объемы международных товаропотоков на большие расстояния, что прежде считалось несвойственным этому виду транспорта. Сейчас уже стало обычным, когда мощные фуры на больших скоростях перевозят различные грузы в сообщениях между Юго-Восточной и Центральной Азией с удаленными субъектами России и странами Европейского континента на многие тысячи километров. В обобщенной характеристике категории международных автотранспортных перевозок следует вычислить транзитную составляющую по ее специфическим признакам.

Для условий Казахстана представляется правомочным отнести к транзитным перевозкам:

- во-первых, перемещение грузов через всю территорию Казахстана (с двойным пересечением границы), осуществляемое перевозчиками других государств (нерезидентами Казахстана), с назначением груза получателем в других странах;
- во-вторых, перевозки, в случаях загрузки автомобиля казахстанского перевозчика в попутном порядке в стране завершения предыдущего рейса с назначением груза получателю в другой стране;
- в-третьих, перевозки через территорию Казахстана с перевалкой груза (укрупненных грузовых единиц) на другие виды транспорта.

В отличие от железнодорожного транзита, при котором долю тарифа за перевозку груза на казахстанском участке международного маршрута получает национальный перевозчик, за перевозку груза в прямом транзитном сообщении автотранспортом всю сумму доходов по тарифу (включая за казахстанскую часть маршрута) получает перевозчик принявший груз в стране отправления. Тем не менее, Казахстан безусловно заинтересован в развитии транзитных автомобильных перевозок через свою территорию. Выгодность транзита для любого государства имеет несколько аспектов:

- транзит приносит бюджетные доходы в виде различных платежей взыскиваемых с иностранных перевозчиков (за въезд на территорию страны, за пользование автодорогами за таможенные услуги, за превышение габаритных парамет-

ров и др., предусмотренные действующим законодательством). Наряду с этим транзит сопровождается косвенными экономическими выгодами для общества (от реализации автотоплива и других ремонтно-эксплуатационных материалов, оказания различных услуг СТО, дорожных сервисных объектов и т.д.).

- транзит выступает катализатором создания новых рабочих мест;
- транзит – это средство укрепления межгосударственных экономических и политических связей;
- транзит является важным фактором привлечения инвестиций в дорожное хозяйство;
- транзит способствует заимствованию и применению достижений мирового научно-технического прогресса;
- транзит стимулирует постоянную соревновательность в деле взаимного улучшения условий транзитного проезда между смежными странами транзита;
- транзитные перевозки составляют значительную, притом, постоянно возрастающую долю общей транспортной работы в республике.

К сожалению, в настоящее время в Казахстане не ведется государственной статистики в области транзитной деятельности транспорта.

Поэтому информация о транзите добывается, в основном, путем проведения различных обследований и опросов.

Одно из таких обследований транзитных автомобильных грузопотоков ЗАО НИИ ТК провел в августе 2001 г., поскольку этот месяц по объему транзитных перевозок согласно данным Агентства таможенного контроля является наиболее характерным.

При обследовании наряду с результатами натурных наблюдений на международных трассах были использованы данные из журналов регистрации автотранспортных средств на всех приграничных и внутренних постах транспортного контроля за указанный месяц. После соответствующей обработки полученной информации были определены объемы международных перевозок грузов в экспортном, импортном и транзитном сообщениях.

Объем транзитных перевозок за август составил 21 820 тонн, а в пересчете на весь 2001 г. – 261840 тонн. При этом наибольший транзитный

грузопоток сложился в направлении из Узбекистана в Россию – 10 810 тонн. Из Китая в Россию было зарегистрировано – 5 059 тонн, из Кыргызстана в Россию – 2 219 тонн. Соответственно транзитом в обратном направлении из России в Узбекистан было перевезено – 2 151 тонн, а в Кыргызстан – 1 106 тонн.

Данные обследований автомобильных грузопотоков позволили определить основные маршруты движения автомобилей в транзитном сообщении.

Оказалось, что основной транзитный грузопоток из Китая в Россию и Украину проходит по маршруту: Достык – Актогай – Георгиевка – Семипалатинск – Павлодар и далее на Омск, Петропавловск или Костанай. Причем, транзитные грузопотоки в европейскую часть России ориентированы, в основном, через Петропавловск, назначением в Украину через Костанай, а в Западную Сибирь – через Омск.

Преобладающий транзитный грузопоток из Кыргызстана в Россию проходит по маршруту: Кегень – Сарыозек – Актогай – Георгиевка – Семипалатинск – Ауыл – Рубцовск.

Из Узбекистана в Россию основная масса транзитных грузов идет по трем направлениям:

Тажен – Бейнеу – Атырау – Уральск – Погодаево – Самара;

Ташкент – Шымкент – Тараз – Бурубайтал – Караганда – Павлодар – Шарбакты – Кулунда;

Ташкент – Шымкент – Кызылорда – Жезказган – Аркалык – Костанай – Кайрак – Троицк.

Транзитный грузопоток из России и стран Европы в Кыргызстан соответствует маршруту:

Петропавловск – Астана – Караганда – Бурубайтал – Шу – Мерке – Бишкек.

Из России и стран Европы грузы попадают в Узбекистан по следующим маршрутам:

Погодаево – Уральск – Атырау – Бейнеу;

Погодаево – Уральск – Актобе – Кызылорда – Шымкент – Ташкент;

Петропавловск – Астана – Караганда – Бурубайтал – Шу – Тараз – Шымкент – Ташкент.

При анализе маршрутов движения автомобилей в экспортном и транзитном сообщениях было установлено, что около 30% автомобилей с грузом из Турции и Ирана едут в г. Алматы, Бишкек и даже Ташкент через Россию, а не по более короткому пути через Иран, Туркмению и Узбе-

кистан, что указывает на низкую конкурентоспособность данного маршрута из-за существующих физических и нефизических барьеров.

Ежегодно из Узбекистана в Россию автомобильным транспортом в летний сезон перевозится около 130 тыс. тонн овощей и фруктов. Эти перевозки выполняются только узбекскими автоперевозчиками, которые испытывают затруднения при пересечении территории Казахстана. Непомерные поборы на границе и дорогах вынуждают их следовать по бездорожью в объезд КПП.

В случае внедрения контрейлерной системы и установления приемлемых тарифов за перевозку автомобилей (автопоездов) на железнодорожных платформах через территорию Казахстана, этот объем транзитных перевозок вполне можно переключить на железнодорожный транспорт и получать легальный доход.

Эти перевозки следует организовать совместно с узбекскими и российскими железнодорожниками. На начальном этапе, в условиях отсутствия специализированных низкорамных железнодорожных платформ, можно было бы использовать универсальные платформы. Однако для этого необходимо устроить специальные эстакады для заезда и съезда автомобилей (автопоездов) в пунктах погрузки и разгрузки.

Несомненный интерес для Казахстана представляют перевозки транзитных грузов со складов временного хранения (СВХ) на границе с КНР отечественными автоперевозчиками. Объем этих перевозок, по данным Агентства таможенного контроля, в 2001 г. составил 48,2 тыс. тонн, в том числе: в Россию (г. Москва) – 35,5 тыс. тонн, Украину – 11,9 тыс. тонн, другие европейские страны – 0,8 тыс. тонн. По оценочным данным, доходы отечественных автоперевозчиков составили около 9,8 млн. долларов США.

Развитие терминальных перевозок с использованием приграничных СВХ позволит решить многие проблемы, связанные с пересечением границ иностранными водителями и автотранспортными средствами, а также с пребыванием иностранных граждан на территории страны.

Внедрение терминальной системы автомобильных перевозок в международном сообщении при государственной поддержке под силу крупным экспедиторским компаниям, которые будут иметь оборотный парк контейнеров и/или

полуприцепов и офисы или совместные предприятия в странах по маршруту перевозок.

Для активного привлечения транзитных грузопотоков в Стратегии развития транзитно-транспортного потенциала определен целый комплекс мероприятий в области совершенствования технологии пропуска транспортных средств на пограничных переходах и жесткого контроля за соблюдением установленных норм простоя АТС, устранения препятствий физического и нефизического характера, расширения сферы бесквотного режима для транзитных грузов, отмены действующей разрешительной системы.

Для обеспечения эффективного регулирования деятельности в области транзитных автоперевозок весьма актуальной, в нынешних условиях, является проблема учета. Как известно, автомобильные транзитные перевозки через Казахстан выполняются преимущественно (до 90%) иностранными перевозчиками, которые, естественно, не охватываются национальной транспортной статистикой. Поэтому практически единственным источником информации о транзитных автоперевозках являются (как отмечалось выше) материалы разовых обследований.

Для организации сплошного статистического учета этих перевозок целесообразно ввести государственную статистическую отчетность для областных (региональных) отделений Комитета транспортного контроля Минтранскома РК. Исходной информацией для такой отчетности могут служить данные из журналов регистрации автотранспортных средств, которые ведутся на всех (включая внутренних и приграничных) постах транспортного контроля. В этих журналах фиксируются: дата и время прохождения АТС; марка, госномер и принадлежность транспортных средств; маршрут движения; наименование и вес перевозимого груза; все допущенные водителем отклонения и нарушения.

Вся эта ценная информация, позволяющая обобщить разноплановые данные об экспортных, импортных и транзитных перевозках, сейчас не находит никакого дальнейшего использования.

Ожидается, что в результате реализации всех намеченных стратегией мероприятий к 2005 г. может быть получен примерно следующий эффект от развития транзитных автотранспортных перевозок:

- объем транзитных перевозок через территорию Казахстана возрастет на 20-30%, а прямые и косвенные доходы за счет транзита – в 1,5 раза;
- благодаря совершенствованию технологии пограничного пропуска АТС и улучшению дорожно-транспортной инфраструктуры на международных маршрутах сократится на 10-20% время пересечения казахстанских участков транзита, повысится качество услуг для перевозчиков;
- ожидается появление новых рабочих мест в сфере обслуживания, транспортной инфраструктуры, дорожного строительства;
- произойдет дальнейшее развитие и углубление торгово-экономических отношений с сопредельными государствами;
- кроме достижения непосредственного результата от мероприятий по развитию транзита ожидается также получение определенного опосредствованного мультипликативного эффекта в автотранспортной отрасли в целом.

Основные направления улучшения использования имеющихся транзитных возможностей республики конкретизированы в правительственном документе «Стратегия развития транзитно-транспортного потенциала Республики Казахстан на 2003–2005 гг.», содержащий детальную программу мероприятий, выполнение которых обеспечивает решение всего комплекса проблем совершенствования и нарастания транзитно-транспортного потенциала.

Реализация положений названного документа призвана, в частности, решить такие задачи, как:

- активное привлечение транзитных грузопотоков на транспортные магистрали республики;
- организация действенной национальной статистики в области транзитной деятельности транспорта;
- обеспечение паритетного распределения грузов (в основном фруктов и овощей) из Узбекистана в северные регионы Казахстана между перевозчиками этих республик на основе внедрения контейнерных систем перевозок;
- совершенствование технологии пропуска транспортных средств на пограничных переходах и жесткого контроля над соблюдением установленных норм простоя АТС, расширения сферы бесквотного режима для транзитных грузов, зна-

чительного упрощения или полной отмены действующей разрешительной системы.

Проведенные исследования показывают, что за счет выполнения намеченных мероприятий объем транзитных перевозок к 2005 г. должен возрасти не менее чем на 20–30%, а прямые и косвенные доходы от этих перевозок – в 1,5 раза.

3.2 Процессы интеграции национального транспортного комплекса в мировую транспортную систему с оценкой возможных позитивных и негативных последствий

Интеграция, как общемировая тенденция нашего времени, подразумевает добровольное объединение возможностей и потребностей разных государств для сохранения и приумножения своих национальных интересов. Различные региональные союзы и международные организации по сотрудничеству являются ярким примером интеграционных устремлений в нынешнем мире.

После распада СССР в центре Евразийского континента стали формироваться различные политические и экономические союзы и объединения, среди которых СНГ, ЕврАзЭС, ШОС и другие, менее амбициозные проекты. Но, по большому счету, они часто носят декларативный характер, не решая главной задачи – защиты на международной арене национальных интересов каждого своего члена.

Для достижения равноправного положения требуется реальная, а не формальная интеграция в систему региональных и общемировых отношений. А это становится возможным только при условии достаточно либерального состояния экономики и политической системы в стране.

Чем демократичнее национальные рынки, тем легче взаимное проникновение товаров и услуг, современных знаний и технологий, тем энергичней технический и культурный прогресс обществ. И наоборот, чем более замкнуты и регулируемы эти рынки, тем соответственно более ограничены свобода передвижения людей, идей и товаров, сложнее преодоление застойных явлений в раз-

витии. Очевидный тому пример – история теперь уже бывшего СССР.

Известно, что торговля и транспорт весьма чутко реагируют на всевозможные препятствия и ограничения. Поэтому применение регулятивных функций государства в этих сферах хозяйственной деятельности представляется крайне деликатным процессом. Регулирование должно быть в высшей степени разумным, не нарушающим основополагающих принципов экономической свободы и конкуренции, но, в то же самое время, обеспечивающим национальные интересы каждого государства. Здесь необходима максимальная взвешенность, продуманность и последовательность действий, с пониманием того, что всякая искусственная защита национальных рынков может дать только временный тактический эффект. В стратегическом же плане либерализация торговли и транспортного сектора не имеет альтернатив. Этот вывод подтверждается примерами исторического развития Европы, где от непримиримого соперничества и конфронтации отдельных государств был сделан переход к общему рынку и далее к Европейскому Союзу, как высшей степени интеграции независимых субъектов международного права.

В настоящее время под эгидой ЕЭК ООН разработано и действует более пятидесяти международных конвенций и соглашений по всем видам наземного транспорта. Казахстан является участником 11-ти из них.

Для обеспечения международной юридической основы наземных перевозок в евроазиатском сообществе ЭСКАТО ООН своей Резолюцией 48/11 рекомендовала государствам азиатского континента присоединиться к следующим международным правовым актам, как приоритетным (касающимся автомобильного транспорта):

- Конвенция о дорожном движении (1968 г.);
- Конвенция о дорожных знаках и сигналах (1968 г.);
- Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (1975 г.);
- Таможенная конвенция, касающаяся временного ввоза дорожных перевозочных средств, служащих для коммерческих целей (1956 г.);
- Таможенная конвенция, касающаяся контейнеров (1972 г.);

- Международная конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах (1982 г.);

- Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (1956 г.).

Из рекомендованного перечня Казахстан до сих пор не присоединился только к «Таможенной конвенции, касающейся временного ввоза дорожных перевозочных средств, служащих для коммерческих целей», которая имеет весьма ограниченное применение в условиях республики.

Вместе с тем, Казахстан является также участником следующих международных правовых актов:

- Европейское Соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ), 1957 г.;

- Европейское Соглашение о международных автомагистралях (СМА), 1975 г.;

- Соглашение о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС), 1970 г.;

- Международная конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах, 1982 г.

Активная деятельность Казахстана по присоединению к международным Конвенциям и соглашениям не только способствует гармонизации национального транспортного законодательства с этими международными документами, но и всемерно содействует эффективной интеграции в региональные и мировые транспортные системы.

Наряду с международными конвенциями и соглашениями важную роль в обеспечении межгосударственных связей, развитии и углублении интеграционных процессов, играют двусторонние и многосторонние договоры непосредственно между странами, участвующими в международном товарообмене. Этими договорами регулируется большой комплекс вопросов правового и организационного характера по беспрепятственному пересечению государственных границ и ответственности участников перевозочного процесса.

Республика Казахстан, являясь членом ООН, плодотворно сотрудничает по интеграционно-транспортным проблемам с ее региональными

Комиссиями – ЕЭК (Европейская Экономическая Комиссия) и ЭСКАТО (Экономическая Социальная Комиссия для Азии и Тихого Океана). Казахстан входит в состав Содружества Независимых Государств (СНГ), Организацию Экономического Сотрудничества (ОЭС), является одним из инициаторов создания и участником таких региональных структур, как Организация «Центрально-Азиатское Сотрудничество» (ЦАС), Шанхайская Организация Сотрудничества (ШОС), Евразийское Экономическое Сообщество (ЕврАзЭС), Организация Интеграции (ОРИ) и ряда других.

Деятельность в рамках этих структур приносит свои положительные плоды. Вместе с тем следует признать, что в большинстве случаев пока достигнут значительно меньший экономический эффект, чем этого ожидалось при создании или вступлении в ту или иную организацию.

Центрально-азиатские страны также участвуют в ряде многосторонних соглашений о международном транспорте. В 1995 г. Китай, Кыргызстан, Казахстан и Пакистан подписали соглашение о транзитных грузопотоках. В 1998 году 12 стран, относящихся к транспортному коридору Европа – Кавказ – Азия (TRACECA), а именно: Армения, Азербайджан, Болгария, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Молдова, Румыния, Таджикистан, Турция, Украина и Узбекистан, подписали Основное многостороннее соглашение о международном транспорте для развития маршрутов TRACECA ОЭС, членами которой являются Афганистан, Азербайджан, Исламская Республика Иран, Казахстан, Кыргызстан, Пакистан, Таджикистан, Турция, Туркменистан и Узбекистан, и подписали Транзитное транспортное рамочное соглашение. В 1998 г. Китай, Кыргызстан и Узбекистан подписали соглашение о международном автомобильном транспорте. Эти соглашения направлены на облегчение и гармонизацию транзитных перевозок в Центральной Азии.

Республика Казахстан является участником солидного пакета многосторонних соглашений в рамках СНГ, Таможенного союза, ЕврАзЭС, ШОС, ЦАС, ОЭС и др. 14.09.01 г. был подписан Меморандум между Правительствами государств-участников ШОС (Шанхайской Организации Сотрудничества) об основных целях и направлениях регионального экономического сотрудничества и запуске процесса по созданию

благоприятных условий в области торговли и инвестиций. Одной из главных целей регионально-экономического сотрудничества было признано эффективное использование имеющейся инфраструктуры в области транспорта и коммуникаций, дальнейшее развитие транзитного потенциала и наращивание объемов товарообмена.

Данный Меморандум предусматривает установление благоприятных условий для торговли и инвестиций путем:

- поэтапного устранения барьеров в торговле и инвестиционной деятельности;
- обеспечения правовых, экономических, организационных и других условий для осуществления перевозок товаров и пассажиров, в том числе транзитом;
- развития инфраструктуры пунктов пропуска;
- гармонизации стандартов на товары и технологии;
- расширения обмена информацией нормативно-правового характера.

Возрастает политическая и экономическая роль Евразийского Экономического Сообщества (ЕврАзЭС) в укреплении транспортных связей между странами Азии и Европы. Одной из задач ЕврАзЭС, фундамент которого был заложен в октябре 2000 года в г. Астане, является развитие взаимного многопланового сотрудничества с перспективой выхода на более полную и реальную интеграцию постсоветских государств. Приоритетным направлением сотрудничества определено формирование общего рынка транспортных услуг и единой транспортной системы.

При Интеграционном Комитете ЕврАзЭС в 2003 г. создан Совет по транспортной политике для координации деятельности национальных транспортных администраций. Его основными задачами являются: унификации транспортного законодательства, норм и технических требований к транспортной инфраструктуре и подвижному составу, упрощение таможенных и пограничных процедур на внутренних границах, развитие и совместное использование транспортно-транзитного потенциала Сообщества.

В 2003 г. подписано и ратифицировано многостороннее Рамочное Соглашение Организации Экономического сотрудничества (ОЭС) по транзитным перевозкам. Кроме многосторонних межправительственных актов по транспортному

сотрудничеству в настоящее время подписано и действует более 40 двусторонних соглашений и договоров по международным автомобильным перевозкам, которые также позитивно укрепляют общий фон сотрудничества и интеграции в регионе. Такие паритетные соглашения заключены с Китаем, Российской Федерацией, Кыргызстаном, Узбекистаном, Латвией и многими другими государствами.

Исходя из практики делового сотрудничества в области транспорта представляется правомерным утверждение о том, что экспортно-импортные и транзитные перевозки вписываются в геополитические интересы любого государства. С одной стороны, они содействуют интеграционным процессам, продвигая в страну современные товары, технологии и, косвенно, гармонизированное на международном уровне законодательство. С другой стороны, они стимулируют развитие национальной экономики путем привлечения капитала, главным образом, иностранного, и создания новых рабочих мест.

Важное место в углублении интеграционных процессов в Казахстане уделяется участию страны в международных организациях, программах и проектах. Казахстан активно сотрудничает с различными организациями на международном (ЕЭК и ЭСКАТО ООН, ПРООН, Европейский Союз) и региональном (СНГ, ОЭС, ШОС и др.) уровнях. При этом Правительство республики стремится координировать свои действия с осуществляемыми и реализуемыми в международном масштабе проектами, программами, соглашениями и т.п.

Развитие транспортной инфраструктуры Азиатско-Тихоокеанского региона осуществляется по проекту ЭСКАТО ООН «Развитие наземной транспортной инфраструктуры в Азии» (АЛТИД). На основе этого проекта разработан Деловой план действий, первый этап которого определил основные элементы азиатских Шоссе-ных Дорог (АШД) и Трансазиатской Железной Дороги (ТАЖД), а также меры по облегчению наземных перевозок. Следует отметить, что обозначенные в проекте АЛТИД транзитные маршруты на территории Казахстана рассматриваются Правительством республики как приоритетные при осуществлении программ модернизации и развития.

Начиная с 1998 г. проводится работа по реализации Специальной программы ООН для экономик Центральной Азии (СПЕКА), начатой совместно ЕЭК и ЭСКАТО ООН по инициативе Президента РК Н.Назарбаева.

Казахстан является координатором созданной в рамках СПЕКА Проектной рабочей группы по транспорту и вопросам пересечения границ (ПРГ) в составе представителей соответствующих министерств и ведомств стран-участниц СПЕКА и экспертов Региональных комиссий ООН. Основные усилия рабочей группы направлены на решение актуальных проблем развития международных транзитных перевозок в регионе, упрощение таможенных процедур, присоединение стран-участниц СПЕКА к международным транспортным и таможенным конвенциям и т.д.

В ходе последнего заседания ПРГ (9-11 апреля 2001 г., Алматы) состоялась обстоятельная дискуссия с участием представителей транспортных таможенных органов сторон по проблемным вопросам, с которыми сталкиваются автоперевозчики при осуществлении транзита по территориям стран СПЕКА. В качестве инструмента для их решения предложено применение двустороннего формата консультаций между странами-участницами СПЕКА, с последующим информированием о результатах на заседаниях ПРГ. В связи с этим отмечен положительный опыт проведения таких переговоров между Казахстаном и Кыргызстаном (12-13 марта 2001 г., Бишкек), рекомендовано продолжить ее на регулярной основе с привлечением экспертов ООН.

Анализ итогов прошедших заседаний ПРГ подтвердил целесообразность ее реорганизации в субрегиональную группу, включающую не только страны Центральной Азии, но и соседние транзитные государства (Китай, Россия и т.д.), а также все заинтересованные международные организации, банки и т.п.

Не снижается в Центрально-азиатском регионе активность программ Европейского Союза. В проектах ТРАСЕКА участвуют уже 11 государств – 5 республик Центральной Азии, 3 Закавказские республики, Украина, Молдова и Монголия. Объективно к ним тяготеют Турция, Болгария и Румыния. В рамках проектов ТРАСЕКА профинансировано 22 исследования по технической поддержке и 5 инвестиционных проектов по ре-

билитации инфраструктуры, в том числе ТЭО на реконструкцию паромного терминала в морском торговом порту Актау (Казахстан).

В мае текущего года завершен проект ТАСИС «Поддержка развития политики транзитных коридоров в Республике Казахстан», в рамках которого подготовлены рекомендации по совершенствованию контрольного режима при транзитных перевозках, а также определен перечень конвенций и соглашений в области транспорта и торговли, к которым целесообразно присоединиться и Казахстану.

Следует отметить, что одним из принципиальных шагов по пути интеграции в мировую экономическую систему станет предстоящее вступление Казахстана во Всемирную Торговую Организацию (ВТО).

В связи с этим меры государственного регулирования внешнеэкономической деятельности, включая транспортный аспект, помимо приведения в соответствие казахстанского законодательства нормам, принципам и правилам ВТО, должны отвечать требованиям экономической безопасности государства.

Пионерными отраслями в процессах глобализации и международной интеграции национальных экономик объективно являются торговля и транспорт.

Наглядным примером интеграционных тенденций в республиках бывшего СССР может служить формирование различных международных политических и экономических организаций на постсоветском пространстве, включая СНГ, ЕвАзЭС, ШОС, ЦАС и ряд других.

Казахстан плодотворно сотрудничает с региональными организациями ООН, участвует в ряде многосторонних соглашениях в транспортной сфере, в других программах и проектах международных организаций в области содействия интеграционным процессам.

На данном этапе реального подъема экономики Казахстана важными действенными шагами для достижения позитивных результатов от интеграционных устремлений являются подготовка к вступлению во Всемирную Торговую Организацию и завершение присоединения к важным для республики международным конвенциям и соглашениям.

3.3 Проблемы физических и нефизических барьеров на международных маршрутах

Как известно, Казахстан проводит целенаправленную политику на поэтапное устранение имеющихся барьеров, препятствующих развитию международных автоперевозок. В числе наиболее значимых мероприятий можно отметить Постановление Правительства РК № 62, которым были вдвое снижены ставки сборов за проезд автотранспортных средств по территории республики, а также утверждены новые весовые и габаритные параметры, соответствующие Соглашению о массах и габаритах транспортных средств, осуществляющих межгосударственные перевозки по автомобильным дорогам государств – СНГ (4 июня 1999 г., Минск).

Вместе с тем, в целях поддержания привлекательности транзитного потенциала республики, сокращения времени на оформление транзитных грузов в пунктах пропуска на государственной границе и исключения многократных проверок автотранспортных средств на дорогах внутри республики путем сокращения общего количества постов различных контролирующих органов, Правительством принято постановление «О создании единой государственной системы контроля за автомобильными перевозками на территории Республики Казахстан» от 08.09.2000 г., направленное на устранение имеющихся недостатков, ликвидации всякого рода злоупотреблений со стороны контролирующего персонала. В порядке исполнения данного постановления Министерством транспорта и коммуникаций РК проведено сокращение постов транспортного контроля более чем на 30%. Одновременно были ликвидированы многие объекты таможенных органов, ветеринарно-фитосанитарной службы, дорожной полиции (за исключением постов заградительной системы «Рубеж» дорожной полиции).

В целях исключения многократных остановок и проверок автотранспортных средств при проезде по территории Казахстана Комитетом транспортного контроля Минтранскома прорабатываются вопросы дальнейшей оптимизации размещения внутренних постов транспортного контроля. В соответствии с приказом этого Комитета от

19.06.2002 года ликвидированы внутренние посты, за исключением совместных постов органов транспортного контроля и дорожной полиции.

Вместе с тем, осуществляются другие меры, направленные на устранение нефизических барьеров при осуществлении автомобильных перевозок по территории Казахстана, в том числе транзитных грузоперевозок, упорядочение государственного контроля за проездом транспортных средств, особенно в целях ликвидации всякого рода злоупотреблений со стороны контролирующих органов взимания с международных перевозчиков несанкционированных сборов, платежей и элементарных поборов.

Как известно, таможенные процедуры на пересечениях границ, а также в местах отправления и назначения груза, остаются существенным элементом в общем транспортном процессе и влияют на время транспортировки, издержки и привлекательность маршрута для отправителей и экспедиторов.

Несмотря на то, что обновленная версия казахстанского Закона «О таможенном деле...» в основном соответствует требованиям международных конвенций и соглашений, рекомендациям Всемирной Таможенной Организации (ВТМО), таможенные процедуры на пограничных переходах из-за своей сложности, объемности, трудоемкости, длительности по существу до сих пор являются одной из основных причин снижения эффективности международных автоперевозок.

Поскольку проблемы таможенных процедур, в первую очередь, касаются автомобильных перевозок, Ассоциация национальных экспедиторов Республики Казахстан (АНЭК) при сотрудничестве с Таможенным комитетом Республики Казахстан подготовила временное «Положение о международной перевозке грузов с применением Преференциальной Таможенной системы». Основное назначение документа – максимально использовать имеющийся международный опыт, в том числе нормативную документацию FIATA, и способствовать развитию автотранспортного транзита без взимания дополнительных сборов и платежей. В настоящее время существует договоренность между представителями таможни, перевозчиками и страховщиками о том, что новые Правила транзита будут приняты после адаптации сторонами своих рабочих позиций по этому

вопросу. Внедрение Правил будет начато с эксперимента на нескольких таможенных постах.

Таким образом, Казахстан первым из участников Таможенного союза (Россия, Казахстан, Белоруссия и Украина) внедряет Правила таможенного транзита, соответствующие международным стандартам.

Такая ситуация наблюдается также во всех странах Средней Азии. Подтверждением этому служит то, что около 30% автоперевозчиков, следующих из Турции в Казахстан, Кыргызстан не едут через Иран, Туркмению и Узбекистан в Казахстан и Кыргызстан, а выбирают маршрут Самсун – Новороссийск, далее через Россию и Казахстан в Кыргызстан.

Анализ действующих нормативных правовых актов и сложившейся практики выявил следующие основные барьеры на пути транзита и при международных автомобильных перевозках:

- различия в допустимых технических характеристиках автотранспортных средств. В частности: в Таджикистане, Китае – допустимая нагрузка на ось – 8 тонн, в то время, как в Казахстане – 10 тонн. В Таджикистане, несмотря на то, что максимально допустимый вес автотранспортного средства составляет 40 тонн, реально с учетом фактического состояния дорог на 50% маршрутов возможен проезд только 20-ти, 30-ти тонных машин;
- имеются различия в методиках определения размеров сборов за превышение допустимых габаритных и весовых параметров автотранспортных средств;
- не соответствует в размерах сборов, взимаемых за сверхквотный проезд автотранспортных средств (Казахстан – 150 долларов США, Таджикистан – для большегрузных автомобилей стран СНГ от 100 до 150 долларов США, Кыргызстан – 50 долларов за въезд, 250 долларов за проезд в третьи страны (исключение делается для перевозчиков Казахстана). Дополнительные сборы взимаются за въезд на территорию Иссык-Кульской области в течение летних месяцев, данные по Китаю отсутствуют;
- дискриминационные сборы, в частности, на основании Постановления Правительства Кыргызской Республики №186 от 06.04.2000 г. «О внесении изменений в некоторые решения Правительства Кыргызской Республики в области

международных автомобильных перевозок и введению в действие Постановления Правительства Кыргызской Республики №711 от 20.12.99 г. «Об утверждении Положения о порядке уплаты и взимания сборов за проезд по территории Кыргызской Республики иностранных автоперевозчиков в/из третьи страны и ставок платежей за въезд в Кыргызскую Республику и пребывания в ней в течение 3 суток иностранных грузовых автотранспортных средств» приказом Государственной таможенной инспекции при Министерстве финансов Кыргызской Республики от 16.06.2000 г. на таможенных постах с 20.06.2000 г. взимается сбор 1000 долларов США с казахстанских автоперевозчиков за перевозку грузов без специального разрешения с территории Кыргызской Республики на территорию третьего государства или с территории третьего государства на территорию Кыргызской Республики;

- взимание, кроме действующих сборов за пользование инфраструктурой, также различных платежей, устанавливаемых местными исполнительными органами;
- различные бюрократические препоны для международных перевозчиков.

Наряду с перечисленными видами барьеров, к значительному увеличению времени задержек транспортных средств на пограничных таможенных пунктах в странах СНГ, включая Казахстан, приводит требование (в нарушение правил МДП) предъявления при таможенной очистке кроме паспорта водителя, документа на экспорт, накладной КДПГ, а также дополнительно: транспортного документа, инвойса, сертификата собственника груза, подтверждения полномочий водителя действовать от имени грузовладельца, сертификата происхождения импортируемого груза и др.

Отрицательно сказываются на скорости международного товарооборота дублирующие контрольно-таможенные процедуры на обеих сторонах пограничных переходов. Таможенные администрации смежных государств СНГ всячески противятся внедрению оперативного обмена сообщениями «О записи ожидаемого прибытия» по примерной аналогии с Новой Компьютизированной Транзитной Системой (НКТС), действующей в странах Евросоюза.

Серьезным препятствием для завершения пе-

ревозок от отправителя до получателя является протекционистская политика со стороны властей Китая, всячески ограничивающих заезд казахстанских перевозчиков на свою территорию, особенно при импортировании товаров.

Процедура получения виз для водителей-международников требует совершенствования. Действующая процедура выдачи виз для профессиональных водителей из-за сложности приводит не только к потере времени водителей и менеджеров транспортных компаний, но и часто к потере заказов на перевозки, а в отдельных случаях – к утрате клиента. Для профессиональных водителей, работающих на условиях таможенной конвенции МДП, имеющих книжки МДП, товарно-транспортные накладные, желателен упрощенный порядок получения виз. Причем, по странам Шенгенской зоны следовало бы применять многократные годовые визы (или как минимум на 6 месяцев) со временем пребывания до 60 дней. Проблема с визами по странам Балтии, кроме Литвы. Желателен и такой вариант (на примере Литва-Белоруссия и Литва-Россия), когда водители, осуществляющие перевозки на эти страны, могут пересекать границы без традиционной визы. В этом случае, в разрешении на въезд указывается фамилия водителя, которая заверяется печатью организации, выдающей разрешения. До сих пор Казахстан не присоединился к международному соглашению по страхованию гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств по системе «Зеленая карта». Вследствие этого казахстанские перевозчики вынуждены приобретать эти свидетельства у посредников.

Сдерживает рост объемов международных автомобильных перевозок отечественных операторов отсутствие комплексного подхода к решению транспортных проблем. Как известно, полностью реконструированный морской порт Актау связан паромной переправой с портом Баку, откуда казахстанские грузовые автомобили могли бы по кратчайшему пути проезжать в Закавказские республики, Турцию и Европу (один из важнейших маршрутов ТРАСЕКА). В то же время морской порт Актау остается недоступным для автомобилистов из-за неудовлетворительного состояния отдельных участков дорожной сети, особенно

участков Бейнеу – Опорный и Аральск – Карабу-так. Перевозки по этому маршруту давали бы выигрыш в расстоянии, времени, уменьшении налогов и сборов, по сравнению с действующим маршрутом через Узбекистан, Туркмению, порт Туркменбаши. Узбекская сторона взимает за транзит казахстанских автомобилей по 460 долларов США, в то время как для узбекских транспортных средств транзит через Казахстан практически бесплатный.

Формально страны-члены СНГ декларируют стремление сформировать единое таможенное пространство на всей территории Содружества. Фактически до сих пор процветает немало разных препон для «не своих» международных автомобильных перевозчиков.

«Дальнобойщики» Казахстана, оформившие перевозки книжками МДП, беспрепятственно проезжают практически все страны Европы. Мытарства начинаются с прибытием на границы России и Белоруссии. Здесь, к примеру, Смоленская, Брянская и другие таможи, как правило, срывают пломбы на транспортных средствах, осуществляют неоправданный досмотр перевозимых товаров. А для выполнения такого досмотра машины загоняются на склады временного хранения (СВХ), которые за каждый день простоя взимают с экипажа фуры – по 200 долларов США. Причем, зачастую это не ограничивается одним днем.

По Конвенции МДП, в отдельных случаях, когда предполагаемые таможенные платежи могут превысить страховую сумму книжки МДП (50 тыс. долларов США) предусмотрено таможенное сопровождение груза. Хотя данная сумма страховки обычно вполне достаточна для компенсации возможных потерь, таможенные органы предписывают режим таможенного сопровождения груза, которое обходится перевозчикам до 1 тыс. и более долларов США.

Если же в данное время свободных конвоиров таможи на месте не оказалось, приходится ждать на СВХ по несколько дней, что также обходится в немалую сумму.

О масштабности подобных непроизводительных расходов международных перевозчиков говорит тот факт, что 80 % рейсов, совершаемых казахстанскими перевозчиками в/из Европы, пролегает через Россию.

Вопреки условиям Соглашения ДОПОГ, приказом Министерства транспорта РФ от 14.11.99 г. определено, что международные перевозки по территории России опасных грузов 1-го и 6-го классов опасности, и ряда других классов осуществляются по специальным разрешениям, выдаваемым Министерством. Этим же приказом утвержден Перечень опасных грузов, в который включены свежие соленые и несоленые шкуры, отнесенные к 6-му классу опасности, как инфекционные вещества, а также другие грузы, не содержащиеся в ДОПОГ. Это также приводит к излишним издержкам времени и средств при международных автоперевозках.

В целях максимального снижения негативного влияния различных барьеров на международных маршрутах необходимо осуществить следующие первоочередные меры:

1. Разработать и реализовать комплекс мер по устранению различного рода нефизических барьеров.

2. Упростить визовый режим для водителей-международников.

3. Решить вопрос о введении в Казахстане государственной статистики по транзитным грузопотокам и определить достоверные источники формирования первичной информации.

Заключение

Анализ глобальных тенденций в развитии мировой экономики последних десятилетий подтверждает устойчивое усиление роли автомобильного транспорта в обеспечении общественных потребностей в перевозочных услугах. Такое положение объективно обусловлено не только целым рядом несомненных преимуществ автотранспорта во многих сферах его применения, но и интенсивным развитием дорожной инфраструктуры, прогрессом в конструктивном совершенствовании автотранспортных средств. К настоящему времени в развитых странах мира до 50-70 и более процентов общего объема грузовых перевозок выполняется автотранспортом.

Успешная конкуренция автотранспорта с другими видами транспорта обеспечивается за счет его специфических особенностей таких, как:

- высокая мобильность и возможность доставки груза практически в любые труднодоступные места назначения;
- доступность и относительная простота организации перевозок;
- большая скорость транспортировки груза с его доставкой точно в срок;
- возможность обеспечения очень важного для пользователей принципа доставки грузов непосредственно со склада отправителя до склада получателя («от двери до двери») без дополнительных перегрузок.

Отмеченные преимущества автотранспорта обычно существенно перекрывают по своей экономической значимости определенные дополнительные затраты пользователей за счет более высоких тарифов на автоперевозки.

С учетом сравнительно высокой стоимости услуг, автотранспорт находит широкое применение в наиболее целесообразных для него сферах: на внутригородских, пригородных и межобластных перевозках при сравнительно небольших расстояниях; на технологических и внутрипроизводственных (внутрихозяйственных) транспортных операциях; на доставке грузов с оптово-распределительных баз непосредственно потребителям; на перевозках грузов в

отдаленные труднодоступные районы в случае отсутствия других путей сообщения, а также в качестве одного из основных участников в современных прогрессивных транспортных технологиях (мультимодальных, интермодальных, контейнерных и других форм комбинированных перевозок).

С образованием СНГ и обретением бывшими союзными республиками самостоятельного выхода на внешние рынки резко возросла роль автотранспорта в обеспечении международного товарообмена, соответственно возникла насущная потребность в формировании и действенном функционировании международных транспортных коридоров.

Проведенный в данной работе разноаспектный анализ шести эксплуатируемых международных транспортных коридоров, проходящих через территорию Казахстана, включая состояние автомобильных дорог, состав и дислокацию объектов сервиса, объем и структуру грузотранспортных потоков на этих коридорах, подтверждает наличие значительных резервов их пропускной способности. Это позволяет и в дальнейшем интенсивно наращивать экспортно-импортные и, особенно, транзитные перевозки с использованием транзитных транспортных коридоров.

Одной из важных проблем автотранспорта, требующих в нынешних условиях неординарного решения, остается весьма низкий уровень эффективности использования подвижного состава. Существующие провозные возможности имеющегося парка автотранспортных средств значительно превышают платежеспособный спрос на его услуги. При этом рассредоточение автомобилей (в результате приватизации) по большому множеству частных и личных владельцев, в большинстве своем непрофессиональных перевозчиков, резко упал организационный уровень управления транспортным процессом. Оказались невостребованными такие эффективные технологии, как централизованные перевозки, часовые графики, рациональные маршруты, комбинированные методы, авто-

поездные перевозки, универсализация кузовно-го хозяйства, поточные системы ремонта и технического обслуживания АТС и т.п. Доля работающего парка грузовых автомобилей по Казахстану сейчас не достигает даже 20%.

Существенно снизился коэффициент полезного пробега автомобилей, особенно на междугородных и международных перевозках: это обусловлено усилением конкуренции и нескоординированностью работы автотранспорта на этих перевозках. Особенно резко упали за последние годы коэффициенты использования грузоподъемности и выпуска автомобилей на линию. Значительная доля грузового автотранспорта стоит «на приколе».

С развитием межгосударственных торгово-экономических отношений, усилением интеграционных процессов, укреплением многостороннего сотрудничества на началах равноправного партнерства последовательно возрастает роль международных транспортных коридоров, а также международных автомобильных перевозок по ним. Соответственно, в книге значительное внимание уделяется назревшим проблемам в области таких перевозок, что обусловлено геополитическим положением Казахстана и его интеграционными устремлениями.

В то же время следует отметить, что хотя принимаются определенные меры по созданию надлежащих условий, способствующих повышению эффективности международных автомобильных перевозок, фактический уровень организации этих перевозок пока не соответствует современным требованиям.

Наряду с позитивными результатами адаптации автоперевозчиков к рыночным условиям деятельности, приобретенная ими свобода предпринимательства одновременно привела также к известным негативным последствиям. Необходимо особо подчеркнуть, что эффективность работы международных перевозчиков, включая также членов КазАТО, значительно ниже их сегодняшних потенциальных возможностей. Такая ситуация обусловлена, наряду с недостаточным организационным уровнем деятельности, объективными внешними факторами и условиями, включая также:

- неудовлетворительное состояние автомо-

бильных дорог на международных транспортных коридорах, особенно в зимний период;

- отсталую отдельную технологию таможенных, пограничных транспортных, фитосанитарных и других видов контрольных процедур на погранпереходах;

- нежелание по политическим и субъективным мотивам таможенных администраций внедрить упрощенные схемы контроля «одна остановка на границе двух стран»;

- отсутствие единой технологии оформления перевозочных и таможенных документов в разных странах;

- бюрократические сложности разрешительной системы;

- слабая обустроенность международных трасс республики соответствующими объектами дорожного сервиса;

- многочисленные нефизические барьеры на дорогах: повторный контроль весогабаритных параметров, поместные незаконные поборы;

- сложности в получении виз для беспрепятственного передвижения профессиональных водителей через границы государств по маршруту международных перевозок.

Для укрепления позиций казахстанских перевозчиков на рынке международных транспортных услуг необходимо, без дискриминации иностранных перевозчиков, ограничить выполнение последними каботажных перевозок через территорию республики из третьих стран.

Наряду с освещением комплекса вопросов рационализации структуры парка, развития рынка транспортных услуг, формирования и маршрутного обеспечения транспортных коридоров транзитной транспортной политики, усиления конкурентной среды на рынке транспортных услуг, завершающие разделы книги посвящены рассмотрению концептуальных направлений дальнейшего развития автотранспортной отрасли Казахстана.

В рамках темы данной книги не лишне отметить, что автомобильный транспорт в большей степени, чем любой иной сектор транспортно-коммуникационного комплекса, оказывает свое заметное влияние на социальный климат в обществе. Среди наиболее важных аспектов такого влияния можно указать на проблемы безопасности дорожного движения, снижения негативного

воздействия на окружающую среду, обеспечения транспортных связей глубинных населенных пунктов с районными и областными центрами, организации социально значимых местных перевозок пассажиров и грузов.

Перспективные направления развития транспортной системы Казахстана, включая одну из важнейших ее составных отраслей – автомобильный транспорт, – определены правительст-

венным документом «Концепция государственной транспортной политики Республики Казахстан до 2008 г.».

Реализация положений Концепции в условиях наметившегося уверенного роста предпринимательской активности автоперевозчиков Казахстана, является надежной предпосылкой дальнейшего усиления роли автотранспорта в развитии экономики страны.

