

Приложение № 2

## Результаты Рабочей Программы №1





## РП 1: Сбор и анализ данных – Обзор данных и предварительные результаты

### Содержание

Категория 1: Планы, стратегии и проекты развития общественного транспорта .....	<del>43</del>
Категория 2: Статистические данные о развитии общественного транспорта .....	<del>1041</del>
Категория 3: Индивидуальный транспорт (Автомобили) .....	<del>1546</del>
Категория 4: Устойчивое развитие и охрана окружающей среды .....	<del>1748</del>
Категория 5: Стратегии и нормативные документы .....	<del>2122</del>
Категория 6: Социально-экономическое развитие .....	<del>2324</del>
Сводка: Предварительные результаты и открытые вопросы .....	<del>2626</del>

## Категория 1: Планы, стратегии и проекты развития общественного транспорта

Документ, Год выхода	Ключевые вопросы	Ключевые результаты	Возможность использования в других РП
Стратегия развития Казахстана до 2050 г. (2012)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Документ предусматривает широкомасштабные экономические, социальные и политические реформы с целью вхождения Казахстана к 2050 г. в тридцатку стран с развитой экономикой;</li> <li>- Связана с Концепцией внешней политики страны (2014-2020 гг.).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 3 ключевых цели, в т.ч. стимулирование ГЧП;</li> <li>- Децентрализация власти. Это даст возможность вести планирование общественного транспорта на уровне местного самоуправления;</li> <li>- Общественный транспорт (ОТ) и развитие альтернативных источников энергии в десятке приоритетных проектов, охваченных стратегией: <i>“Услуги общественного транспорта в Казахстане, станут более экологически благоприятными. Будет создана новая инфраструктура для использования по всей стране специальных электромобилей”</i>.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Как развитие ОТ будет способствовать достижению этих амбициозных целей?</li> <li>- Взаимосвязь ГЧП с проектами ОТ.</li> </ul>
Генеральный план г. Астана 2013 г. (на период до 2030 г.)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Главный документ планирования развития города на перспективу до 2030 года, предусматривающий проведение тендеров на конкурсной основе;</li> <li>- Меры градопланирования, нацеленные на создание благоприятной экологической среды с</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Разработка приоритетов современной инфраструктуры;</li> <li>- Планы по улучшению транспортной инфраструктуры: 23 дорожных развязки, 2 путепровода, 4 дорожных моста, 25 пешеходных переходов;</li> <li>- Запланирована система монорельсового трамвая (длиной 27 км);</li> <li>- Происходят улучшения в сфере ОТ (детальные схемы согласно статье в</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Выполнение конкретных мер и их соотнесённость с международным опытом (РП2);</li> <li>- Планы по развитию системы монорельсового трамвая (от 2014 г.) (РП2-4).</li> </ul>

Документ, Год выхода	Ключевые вопросы	Ключевые результаты	Возможность использования в других РП
	<p>удобными условиями проживания;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Проект рельсового транспорта как часть Генерального плана;</li> <li>- Потребуется корректировка с учётом быстрого роста города → очень обширных территорий застройки и высокой степени неопределённости прогнозов роста численности населения</li> </ul>	<p>газете Время Астаны (<a href="#">Astana Times</a>), с новой структурой/иерархией маршрутов, новым подвижным составом, системой тарифообразования/билетирования, подготовкой водителей).</p>	
<p>Генеральный план развития Алматы 2002 г. (на перспективу до 2020 года)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Первый крупномасштабный градопланировочный документ, составленный в условиях рыночной экономики;</li> <li>- Меры планирования города нацелены на создание безопасной среды с удобными условиями проживания;</li> <li>- Разработка нового генерального плана города началась в 2013 году, и предполагалось её завершить к концу 2014 года.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Отсутствие современного генерального плана;</li> <li>- В ходе попыток реализации Генерального плана было отмечено отсутствие чётких стратегий;</li> <li>- Увеличение роста несанкционированных парковок автомобилей;</li> <li>- Необходимость нового/пересмотренного Генерального плана</li> <li>- Планировка города и развитие транспортной структуры должно проводиться при комплексном подходе, не следует вписывать транспорт в существующую систему градопланирования.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Рассмотрение ТОП (транзитно-ориентированное проектирование);</li> </ul>

Field Code Changed

Документ, Год выхода	Ключевые вопросы	Ключевые результаты	Возможность использования в других РП								
<p>Стратегия устойчивого развития транспорта Алматы (2013-2023 гг.)</p> <p>Город Алматы Стратегия устойчивого развития транспорта: Для чего нашим городам нужны инновации?</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Усилия по снижению выбросов парниковых газов, поскольку Казахстан по производству выбросов лидирует в Центральной Азии.</li> <li>- Транспорт – основной источник выбросов, особенно в Алматы.</li> <li>- Использование комплексного подхода при планировке города и развитие транспортной структуры, а также расширение доли устойчивого транспорта и информирование населения о такой необходимости.</li> <li>- Снижение выбросов парниковых газов в целом.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Список разработки стратегий по 8 основным секторам: <table border="1" data-bbox="757 488 1173 1023"> <tr> <td data-bbox="757 488 965 639">1. Повышение уровня оказания услуг на общественном транспорте</td> <td data-bbox="972 488 1173 639">2. Комплексное развитие транспорта и планирование города</td> </tr> <tr> <td data-bbox="757 644 965 735">3. Вопросы парковки автомобилей</td> <td data-bbox="972 644 1173 735">4. Вопросы дорожного движения</td> </tr> <tr> <td data-bbox="757 740 965 911">5. Повышение приоритетности езды на велосипеде и пешех прогулок</td> <td data-bbox="972 740 1173 911">6. Расширение зон, где можно ездить только на автомобилях с низким уровнем выбросов</td> </tr> <tr> <td data-bbox="757 916 965 1023">7. Интегрирование пригородной транспортной сети с городом</td> <td data-bbox="972 916 1173 1023">8. Устойчивое строительство и ремонт дорог</td> </tr> </table> </li> <li>- Реализация этих стратегий, помимо прочего, должна быть нацелена на то, как сделать общественный транспорт привлекательным</li> <li>- Стратегия намечает цели и статус на 2012 год по 8 определённым</li> </ul>	1. Повышение уровня оказания услуг на общественном транспорте	2. Комплексное развитие транспорта и планирование города	3. Вопросы парковки автомобилей	4. Вопросы дорожного движения	5. Повышение приоритетности езды на велосипеде и пешех прогулок	6. Расширение зон, где можно ездить только на автомобилях с низким уровнем выбросов	7. Интегрирование пригородной транспортной сети с городом	8. Устойчивое строительство и ремонт дорог	<ul style="list-style-type: none"> <li>- РП 2 Сравнительный анализ: Сравнение стратегий городов аналогичного размера; Список практических примеров.</li> <li>- Отображение 8 индикаторов устойчивой стратегии в сопоставляемых городах (по возможности).</li> <li>- РП 3 Сценарии: Создание прогнозов выбросов на основе результативности выполненных мер. Как это можно вычислить/смоделировать? Какие ещё выбросы из других городских источников (ТЭЦ, заводы) могут негативно отразиться на экологии даже при снижении загрязнения от транспорта? <ul style="list-style-type: none"> <li>- РП 4 Рекомендации: “успешное” выполнение → 1. Создать базу данных/набор индикаторов средств передвижения по городу, связать её с имеющимися источниками данных и сравнить со средними значениями по стране; 2. Структурировать индикаторы по 8 мероприятиям стратегии; 3. Учесть важность сроков для возможности предварительного/последующего анализа данных по оценке результатов мероприятий; 4.</li> </ul> </li> </ul>
1. Повышение уровня оказания услуг на общественном транспорте	2. Комплексное развитие транспорта и планирование города										
3. Вопросы парковки автомобилей	4. Вопросы дорожного движения										
5. Повышение приоритетности езды на велосипеде и пешех прогулок	6. Расширение зон, где можно ездить только на автомобилях с низким уровнем выбросов										
7. Интегрирование пригородной транспортной сети с городом	8. Устойчивое строительство и ремонт дорог										

Документ, Год выхода	Ключевые вопросы	Ключевые результаты	Возможность использования в других РП
		<b>индикаторам долгосрочной стратегии<sup>1</sup></b>	Определить роль и ответственность по базе данных/обслуживание и использование индикаторов → связать с обзором статистической документации (Кат. 2).
Город Алматы Проект ПРООН-ГЭФ Устойчивый транспорт Алматы , 2011-2016 гг.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Уровень автомобилизации и выбросы парниковых газов по Алматы.</li> <li>- Прогноз роста населения.</li> <li>- Перечисление основных проблем: загрязнение, отсутствие комплексного подхода в планировании, по удовлетворение спроса на транспортные услуги, заторы, плохое состояние подвижного состава ОТ.</li> <li>- Составление списков инвентаризации общественного транспорта (подвижной состав).</li> <li>- Определение главных препятствий на пути реализации проекта</li> <li>- Рабочий план на 2012-2013 гг.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 4 Цели проекта: 1. Управление работой ОТ и борьба с загрязнением воздуха, 2./3. Нарастивание потенциала для комплексного планирования с целью улучшения услуг ОТ и достижения большей интеграции, 4. Реализация демонстрационного проекта по информированию общественности о преимуществах устойчивого транспорта.</li> <li>- Наметить общий подход к сокращению выбросов парниковых газов (3 комплексных меры: 1. Развитие благоприятной структуры города, 2. Увеличение доли экологически чистых способов передвижения по городу и видов ОТ, 3. Более экологичные виды топлива/автомобили)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- РП 2: Сравнительный анализ → Как проблема сокращения выбросов парниковых газов решается в других городах? Как решается проблема передвижения в других странах?</li> </ul>

<sup>1</sup> 1. Доля устойчивых видов транспорта (ОТ, прогулки пешком, езда на велосипеде) 2. Доля скоростных видов ОТ (метро, монорельсовые трамваи, скоростной автобус), 3. Количество коридоров скоростного ОТ, 4. Доля жителей, проживающих в радиусе 500 метров от остановки скоростных видов ОТ, 5. Сокращение выбросов парниковых газов, 6. Сокращение общего числа аварий со смертельным исходом

Документ, Год выхода	Ключевые вопросы	Ключевые результаты	Возможность использования в других РП
<p>Сводка производственных показателей: Комплексный подход к транспортной системе Алматы (2017)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Заем ЕБРР в размере 10 миллионов долларов США на развитие трамвайного транспорта Алматы в 2009 г. (модернизация новых электрических подстанций и повышение надёжности и эффективности услуг трамвайного депо.) .</li> <li>- Проекты, нацеленные на повышение доходности и улучшение экологической обстановки</li> <li>- Сравнительный анализ.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Комплексный подход, состоящий из четырёх компонентов: 1. Проект реформирования автобусного транспорта Алматы, 2. Проект развития троллейбусного транспорта Алматы, 3. Расширение электронной системы билетирования в Алматы и 4. Монорельсовая дорога в рамках ГЧП в Алматы.</li> <li>- Статус: проект электронного билетирования провалился, продвижение проекта монорельсовой дороги идёт медленнее, чем ожидалось</li> <li>- Оценка проекта также связана с обновлением и успехом ГЧП</li> <li>- Наиболее выражены аспекты технического сотрудничества (ЕБРР заявляет «о чрезмерных ожиданиях»).</li> <li>- Диалог по вопросам разработки политики слишком расплывчатый (по заявлению ЕБРР).</li> <li>- Корректировка стратегии предполагала подписание и реализацию Договоров на управление коммунальным обслуживанием (ДУКО) и усиление нормативно-правовой базы</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- РП 4 Рекомендации: Чёткое определение проблем, действий, задач и индикаторов мониторинга</li> <li>- Создание компьютерной модели транспорта, новой комплексной схемы маршрутов, методов оценки сокращения выбросов CO2</li> <li>- Создание нового городского управления автотранспорта.</li> </ul>



Документ, Год выхода	Ключевые вопросы	Ключевые результаты	Возможность использования в других РП
Транспортная политика Лондона: уроки для Алматы (2010)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Сводные данные географического положения/планировочного развития г. Алматы</li> <li>- Обзор транспортной политики Лондона</li> <li>- Цифры о фактической эффективности/сокращении транспортных средств в Лондоне от введения платного въезда на загруженные улицы</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Частные/коммерческие организации (например, автобусы для сотрудников компаний) составляют значительную часть автобусных услуг → 63% автобусов, согласно исследованию, напрямую не задействованы в сфере ОТ.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- РП 4 Рекомендации: поднят вопрос об ограничении на введение стандартов ЕВРО применительно к автобусам</li> <li>- РП 2 Сравнительный анализ: описание транспортной политики Лондона → составление рекомендаций по введению платного въезда на дороги Алматы.</li> </ul>
Энергоэффективность транспортного сектора Казахстана: Текущие меры и перспективы улучшения, 2015 г.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- В основном охвачены экологические вопросы</li> <li>- Также приведён анализ выбора вида транспорта и причины, по которым стоит выбирать автомобили или нет.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Проблемы ОТ согласно обзора: 49% дорожных пробок и заторов, 35% загрязнения окружающей среды автомобильными выхлопами, 8% высокое потребление горюче-смазочных материалов и износ подвижного состава ОТ</li> <li>- Критическая оценка низкой скорости ОТ в настоящее время 1. Нехватка выделенных полос, 2. Нехватка приоритетной знаковой разметки, 3. Слабая интеграция между видами ОТ, 4. Слабое планирование ОТ, 5. Нехватка систем навигации и синхронизации, 6. Отсутствие стимулов для повышения энергоэффективности транспорта</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 78% опрошенных людей полагают, что Разработка механизмов по закупке топливосберегающих и электромобильных транспортных средств могла бы стимулировать использование ОТ.</li> <li>- Согласно этим данным и другим источникам, ясно, что народ готов пересесть с автомобилей на ОТ.</li> <li>- Включение данных в сравнительный анализ, прогнозы и рекомендации.</li> </ul>

## Категория 2: Статистические данные о развитии общественного транспорта

Документ, Год выхода	Ключевые вопросы	Ключевые результаты	Возможность использования в других РП
Рекомендации по повышению приоритетности передвижения на велосипеде и пешком и развитие инфраструктуры в городах Центральной Азии, Итоги Конференции (2016)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Повышение приоритетности передвижения на велосипеде и пешком с помощью государственных инициатив.</li> <li>- Определение проблем по региону.</li> <li>- До сих пор велосипед не стал составляющей частью планирования городского транспорта.</li> <li>- Необходимо применять профессиональные знания при планировании велосипедного транспорта</li> <li>- Требуется чёткие организационные структуры и определение ответственности в решении вопросов велосипедного транспорта.</li> <li>- Отсутствуют учебные и просветительские программы для граждан.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Рекомендации по проведению инвентаризации улиц, уделяя особое внимание существующей/отсутствующей инфраструктуре для обеспечения безопасной передвижения пешком и езды на велосипеде.</li> <li>- Рекомендации по проведению плана модернизации уличной сети с участием заинтересованных сторон.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- РП 4: Создание велосипедных дорожек на широких городских улицах; обсуждение различных подходов (выделение полосы на улице, объединение с полосой движения автомобилей).</li> <li>- РП 2: Сравнительный анализ: Средства из городского бюджета на развитие велосипедного транспорта, строительство тротуаров: какая часть бюджета, выделяемая на транспортные расходы, тратится на развитие велосипедного транспорта и строительство тротуаров в других городах?</li> </ul>
<b>Основные показатели развития транспорта в 2003-2015 гг.</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Социально-экономические показатели.</li> <li>- Показатель темпов роста транспорта.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Актуальная информация за первый квартал 2017 г..</li> <li>- Статистические данные по транспорту на национальном</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Общие сведения: Статистические данные по транспорту ограниченного пользования в будущем.</li> </ul>

Документ, Год выхода	Ключевые вопросы	Ключевые результаты	Возможность использования в других РП
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Основные социально-экономические показатели за 2013,2014,2015, данные в формате doc.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>уровне, отдельно по грузовым и пассажирским перевозкам</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- РП2: Подробные социально-экономические данные для сравнительного анализа.</li> </ul>
<p>Экологические показатели мониторинга и оценки состояния окружающей среды, включая выбросы парниковых газов за 1990-2014 гг.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Комплексный и структурированный обзор, наборы данных включают:</li> <li>- Загрязнение атмосферного воздуха и разрушение озонового слоя: 1. Выбросы загрязнителей в атмосферный воздух, 2. Качество воздуха в городах.</li> <li>- Изменение климата: выбросы парниковых газов.</li> <li>- Транспорт: 1. Потребность в пассажирском транспорте, 2. Состав парка автотранспортных средств по типу потребляемого горючего, 3. Средний возраст парка автотранспортных средств.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Подробные данные в таблицах Эксель за большой период времени (2010-2015 гг.) имеются в наличии для дальнейшего анализа/построения графиков; напр. “Качество воздуха” по городу Караганда; “Приземной слой озона” по пяти городам.</li> <li>- Данные о выбросах парниковых газов за 1990-2015 гг. имеются, но нет подразделения выбросов от личного транспорта и общественного транспорта.</li> <li>- Потребность в пассажирском транспорте за большой период времени — 1990-2015 гг. по городскому транспорту – за период наблюдений потребность значительно выросла.</li> <li>- Парк автотранспортных средств по типу потребляемого топлива: наблюдения показали, что преобладает бензин, более 95%, дизельные и электромобильные транспортные средства на экологию почти не влияют.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- РП2 Сравнительный анализ: по возможности, отобразить уровень потребности в услугах пассажирского транспорта по странам (показатель на национальном уровне), но с учётом вопроса градации таких различных наборов данных.</li> </ul>

Документ, Год выхода	Ключевые вопросы	Ключевые результаты	Возможность использования в других РП
		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Возраст парка автотранспортных средств: данные наблюдений за пять лет показывают, что преобладают старые автомобили (возраст свыше __лет), однако их доля постепенно уменьшается.</li> </ul>	
<p>Статистические данные по трамвайному транспорту за 2003-2015 гг. [http://www.stat.gov.kz/]</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Разбивка протяжённости эксплуатируемых трамвайных линий (двойная линия) по 4 областям (Карагандинская, Павлодарская, Восточно-Казахстанская, ород Алматы).</li> <li>- Разбивка подвижного состава трамвайных депо.</li> <li>- Разбивка перевозки пассажиров на трамваях и пассажирооборот</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Всего за период 2003-2015 гг. Произошло незначительное сокращение длины трамвайных линий, особ. в Карагандинской области.</li> <li>- То же можно сказать и подвижном составе трамвайных депо.</li> <li>- В Караганде, Павлодаре и Усть-Каменогорске значительно сократилась перевозка пассажиров, и, соответственно, выручка.</li> <li>- В Алматы трамвайный транспорт ликвидирован.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Что было предложено вместо услуг трамвая? Как изменился состав ОТ с течением времени?</li> </ul>
<p>Статистические данные по автобусному транспорту за 2003-2015 гг. [http://www.stat.gov.kz/]</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Нет различия между городскими автобусами и республиканскими (междугородними) автобусами.</li> <li>- Разбивка данных по 16 городам/областям.</li> <li>- Увеличение размера парка автобусов (количество автобусов).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Увеличение по всем показателям = стало больше поездок на автобусах, и выросли услуги и размер парка автобусов.</li> <li>- Исключение Алматы: Здесь автобусов стало меньше, а поток пассажиров возрос.</li> </ul>	<p><del>— Вывод: со временем услуги автобусного транспорта заменили трамвай (см. комментарий выше).</del></p>

Документ, Год выхода	Ключевые вопросы	Ключевые результаты	Возможность использования в других РП
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Число пассажиров, перевозимых автобусами.</li> <li>- Пассажирооборот в автобусах в км.</li> </ul>		
<p>Уровень автомобилизации за 1990-2015 гг. [<a href="http://www.stat.gov.kz/">http://www.stat.gov.kz/</a>]</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Имеются общие данные по Республике (необходимо приложить информацию по отдельным городам)</li> <li>- Машин на 100 человек</li> <li>- Период 1990-2013 гг.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Стабильный рост частного автотранспорта с 4,7 на 100 человек в 1990 году до 21 на 100 человек в 2015 году</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- РП 2 Сравнительный анализ: В сравнении с другими странами/городами этот уровень, хотя и значительно вырос, сравнительно низок в международном масштабе</li> </ul>
<p>Троллейбусный транспорт за 2003-2015 гг. [<a href="http://www.stat.gov.kz/">http://www.stat.gov.kz/</a>]</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Оценка по 8 областям/городам</li> <li>- Категории данных те же, что и по трамваям (см. выше).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Наборы данных показывают, что системы троллейбусного транспорта в некоторых областях/городах были заброшены (данные есть до определённого года, а потом никаких сведений)</li> <li>- Снижение показателей по протяжённости сети, объёмам пассажироперевозок.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-</li> </ul>
<p>Аварийность на дорогах за 2012-2015 гг. (погибшие/пострадавшие) [<a href="http://www.stat.gov.kz/">http://www.stat.gov.kz/</a>]</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Оценка за четырёхлетний период.</li> <li>- Разбивка по 16 областям/городам; Астана и Алматы даны отдельно от областей.</li> <li>- Классификация аварий по степени тяжести (смертельный исход и ранения).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Существенный рост аварийности за указанный период наблюдений.</li> <li>- Самый высокий уровень аварийности в городе Алматы.</li> <li>- Тем не менее, происходит незначительное снижение смертности при авариях (рост числа пострадавших).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- РП 2 Сравнительный анализ.</li> <li>- Рассмотрение вопросов классификации; цифры по Казахстану абсолютные, не индексированные и без соотношения на 100 жителей, сопоставимость не определяется.</li> </ul>

Документ, Год выхода	Ключевые вопросы	Ключевые результаты	Возможность использования в других РП
Статистика занятости за 2001-2015 гг. [ <a href="http://www.stat.gov.kz/">http://www.stat.gov.kz/</a> ]	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Комплексный подбор наборов данных с целью последующего изучения (для Сравнительного анализа):</li> <li>- Уровень безработицы.</li> <li>- Занятость по отраслям экономики → Категория Транспортировка и хранение.</li> <li>- Цифры сообщаются ежеквартально в отчётах.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Хотя категория Транспортировка и хранение охватывает многие системы, ОТ тоже представлен в ней. Всего в 2010-2016 гг. по сектору наблюдался подъём уровня занятости.</li> </ul>	-
Пассажирооборот по видам транспорта за 2003-2015 гг. [ <a href="http://www.stat.gov.kz/">http://www.stat.gov.kz/</a> ]	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Сообщаются абсолютные цифры.</li> <li>- Сообщается число пассажиров на км.</li> <li>- Распределение по видам транспорта на национальном (не городском) уровне: железная дорога, автобус, такси, троллейбус, трамвай, речной, воздушный транспорт.</li> <li>- Соответствующие категории: автобус, такси, троллейбус, трамвай</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Автобус: значительное увеличение.</li> <li>- Такси: среднее увеличение.</li> <li>- Троллейбус и трамвай: значительное уменьшение.</li> </ul>	- Связь между наличием услуги и уровнем обслуживания очевидна.
Статистические данные Всемирного Банка по Казахстану	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Индикаторы развития: население, ВВП, ВВП на душу населения, Приём в школу (начальная школа),</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Очень общие цифры на республиканском уровне, нет конкретных данных по областям.</li> <li>- Положение с доходами возросло.</li> </ul>	- РП 2: общие параметры для сравнительного анализа различных стран

Документ, Год выхода	Ключевые вопросы	Ключевые результаты	Возможность использования в других РП
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ожидаемая продолжительность жизни.</li> <li>Ежегодная отчётность.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Начиная с 2002 года, ВВП на душу населения увеличился в шесть раз, а количество бедных резко сократилось (Всемирный Банк).</li> </ul>	
Карманный справочник ООН по Мировой Статистике (2016)	<ul style="list-style-type: none"> <li>50 показателей разных лет, начиная с 2005 г. по 2016 г.</li> <li>Уровень роста городского населения.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>нет данных</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>РП 2 Обеспечен сравнительный анализ, поскольку представлены все страны.</li> <li>Данный источник может послужить для проведения обзора на начальном этапе.</li> </ul>

### Категория 3: Индивидуальный транспорт (Автомобили)

Документ, Год выхода	Ключевые вопросы	Ключевые результаты	Возможность использования в других РП
Парковочная стратегия Алматы, 2013 г.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Анализ сложившейся ситуации с парковками</li> <li>Разработка финансовой концепции для парковочной стратегии и городского плана действий (программа из 10 шагов).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Одна из задач парковочной стратегии – организация инвестиций доходов городской казны в устойчивое развитие услуг общественного транспорта.</li> <li>Для сокращения пробок на некоторых улицах и обеспечения свободного потока транспорта предлагается Динамическая система маршрутной информации о парковках (ДСМИП).</li> <li>Создание организация для парковок в пределах зоны управления городской администрации.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Парковочную стратегию можно расширить до системы Парковка+Проезд (перехватывающая парковка), с учётом всех законодательных последствий.</li> <li>Наращивание потенциала: развитие организации парковок в пределах зоны управления городской администрации</li> <li>Применение в РП 2 и 3.</li> </ul>

Документ, Год выхода	Ключевые вопросы	Ключевые результаты	Возможность использования в других РП
Автомобильная промышленность в Республике Казахстан, 2016 г.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Количественный анализ автомобильной отрасли промышленности.</li> <li>- Уровень автомобилизации.</li> <li>- Анализ возраста автомобилей и обновление парка машин жителей.</li> <li>- Количество автомобилей у жителей</li> <li>- Коэффициент поглощения (покупка всех автомобилей, поставляемых на местный рынок)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Чувствительность автомобильной отрасли к глобальным экономическим изменениям.</li> <li>- Неравномерность распределения доходов приводит к увеличению числа устаревших машин и невозможности их обновления.</li> <li>- Считается, что более 70% автомобилей не соответствуют новым экологическим требованиям Евро-4, которые были приняты правительством.</li> <li>- Коэффициент возможности приобретения снизился, что означает, что машины в целом стали более доступны и могут приобретаться в рассрочку на меньшее количество лет.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Машины в целом стали более доступны; следовательно, можно ожидать увеличение числа личного автотранспорта.</li> <li>- Несмотря на новые экологические правила Евро-4, на дорогах всё ещё преобладают старые машины, загрязняющие атмосферный воздух.</li> <li>- Ожидается, что выбросы в атмосферу от транспорта в городах не станут меньше, скорее даже увеличатся</li> <li>- Применение в РП 2, 3 и 4. Местный автопром в 2017 году сильно снизил объемы производства.</li> </ul>
Транспортная политика Лондона: уроки для Алматы, 2010 г.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Оценка ситуации с общественным транспортом в Алматы и Казахстане.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Число личных автомобилей в Алматы выше среднего.</li> <li>- Различные системы общественного транспорта (автобус, троллейбус, трамвай, метро).</li> <li>- Сокращение подвижного состава общественного транспорта по причинам экономического кризиса 2008/2009 гг.</li> <li>- Проблемы с качеством алматинских улиц и дорог, не рассчитанных на</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Число личных автомобилей в Алматы выше среднего.</li> <li>- Прежние транспортные стратегии Алматы делали ставку на личный автотранспорт, а не на общественный.</li> <li>- При поддержке международных организаций были предприняты неоценимые шаги по улучшению ситуации.</li> <li>- Городское планирование приобрело важное значение и</li> </ul>



Документ, Год выхода	Ключевые вопросы	Ключевые результаты	Возможность использования в других РП
		<p>такое количество машин, плюс общественный транспорт</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- “Алматы Паркинг” берёт за услуги слишком дёшево, поэтому частный автотранспорт привлекательнее общественного, и городские власти в него мало инвестируют.</li> </ul>	<p>стало неотъемлемой частью документов по планированию.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Информация по запросу / для проверки в рамках опросов.</li> <li>- Применение в РП 2, 3 и 4.</li> <li>- Возможные уроки политики ОТ Лондона: 1. Схема платного въезда на загруженные дороги; 2. Политика налогообложения автомобилистов; 3. Планировка города с ориентацией на пешеходов, велосипедистов и общественный транспорт; 4. Перехватывающие парковки и управление стоянками машин</li> </ul>

#### Категория 4: Устойчивое развитие и охрана окружающей среды

Документ, Год выхода	Ключевые вопросы	Ключевые результаты	Возможность использования в других РП
Транспортная политика Лондона: уроки для Алматы, 2010 г.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Оценка ситуации с общественным транспортом в Алматы и Казахстане.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 90% всех вредных выбросов в атмосферу Алматы происходят от транспорта.</li> <li>- Начиная с 2009 года, постепенно внедряются новые экологические стандарты Евро, в 2016 г. на законодательном уровне были приняты стандарты Евро-4.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Факторы, влияющие на увеличение выбросов: 1. Качество топлива, 2. Внедрение систем государственного контроля за выполнением стандартов Евро, 3. Качество инспекции автомобилей.</li> <li>-</li> </ul>
Стратегия партнёрства со страной — Азиатский	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Экологическая оценка современного состояния</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Большой частью загрязнение воздуха происходит от</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Угрозы от современного развития и влияние изменение</li> </ul>

Документ, Год выхода	Ключевые вопросы	Ключевые результаты	Возможность использования в других РП
Банк Развития: Казахстан 2012-2016 гг.: Экологическая оценка	окружающей среды по Республике Казахстан.	<p>промышленных предприятий и транспорта</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Общие выбросы парниковых газов в Казахстане составляют 250 млн. тонн двуокиси углерода, это наивысший показатель в Центральной Азии</li> <li>- Достижения на законодательном уровне: <ul style="list-style-type: none"> <li>o Принятие Экологического Кодекса в 2007 году</li> <li>o Стратегический план Республики Казахстан до 2020 года.</li> </ul> </li> </ul>	<p>климата на экономическое развитие, здоровье людей и качество жизни.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Предложения для будущего экологического законодательства и связанных с ним вопросов: 1. Включение экологических вопросов в разработку других стратегий и планов, 2. Информирование общественности, 3. Выделение средств, 4. Содействие сотрудничеству.</li> </ul>
УТГА: Устойчивый транспорт города Алматы, Проект ПРООН-ГЭФ, 2011-2016 гг.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Доклад о ситуации с общественным транспортом</li> <li>- Презентация проекта УГТА</li> <li>- Выбросы парниковых газов в Алматы.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Выбросы по типу транспортного средства: 1% электрический, 77% автомобили, 22% автобусы.</li> <li>- Отсутствие управления мобильностью и комплексной стратегии транспорта.</li> <li>- Высокий уровень выбросов, загрязнения воздуха и низкое качество жизни в загрязнённых районах.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Использование информации при проведении анализа по РП 2, 3 и 4.</li> <li>- Проверка информации в рамках опросов заинтересованных лиц</li> <li>- Включение следующих шагов в РП 3 и 4.</li> </ul>

Документ, Год выхода	Ключевые вопросы	Ключевые результаты	Возможность использования в других РП
		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Один из первых шагов на пути к управлению ОТ: Центр Алматыгортранс.</li> </ul>	
Оценка загрязнения воздушного бассейна Алматы. Компонент Транспорт, 2013 г.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Оценка загрязнения воздушного бассейна Алматы и его последствий.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- В Алматы самый высокий уровень смертности от заболеваний дыхательной, эндокринной системы, бронхиальной астмы, рака и заболеваний крови</li> <li>- Расположение Алматы в долине, окружённой горами мешает правильной циркуляции воздуха</li> <li>- Транспорт и три ТЭЦ сильно загрязняют воздух двуокисью азота</li> </ul>	
Энергоэффективность транспортного сектора Казахстана: Текущие меры и перспективы улучшения, 2015 г.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Концепция по переходу Республики Казахстан к «зелёной экономике» (2013) — заложить основы уменьшения углеродных выбросов и рационального использования энергии.</li> <li>- Обзор “Концепция по переходу Республики Казахстан к «зелёной экономике», 2013”.</li> <li>- Обзор Плана мероприятий по реализации Концепции по переходу Республики Казахстан к «зелёной экономике» на 2013-2020 гг.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Потребление энергии по отраслям в 2012 г.: 42,3% промышленность, 56,1% другие, 1,6% транспорт</li> <li>- Потребление нефти по отраслям в 2012 г.: 63,7% транспорт, 16% не энергетический сектор, 11,8% другие, 8,5% промышленность</li> <li>- Уровень выбросов на пассажира от ОТ в 5-10 раз меньше, чем от автомобилей; также из расчёта на пассажира ОТ занимает намного меньше пространства на дороге</li> <li>- Пилотные проекты: 1. Развитие четырёх зелёных городов (“Грин 4”); 2. Электрические и комбинированные автомобили в Алматы и Астане; 3. Система учёта национальных ресурсов, 4.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Получение информации для сравнительного анализа, прогноза и рекомендаций</li> <li>- Сверка рекомендаций: 1. Отслеживать и продвигать топливную эффективность; 2. Высококачественное топливо; 3. Системы управления транспортом; 4. Управление мобильностью.</li> <li>- Проверка пилотных проектов.</li> <li>- Статистика по выбору вида транспорта и причин отказаться от автомобилей ясно показывает, что общественность поддерживает решение экологических проблем и готова к</li> </ul>

Документ, Год выхода	Ключевые вопросы	Ключевые результаты	Возможность использования в других РП
		<p>Экологические зоны в Алматы с ограничением проезда автотранспорта.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Причины выбора вида транспорта: 32% другие, 19% здоровье, 16% передвижение.</li> <li>- Причины отказаться от автомобиля: 42% большая скорость ОТ, 25% сильное загрязнение воздуха, 12% эко-налоги на автомобилистов и высокие цены на газовое топливо</li> </ul>	<p>изменениям; также ясно, что изменения должны идти сверху вниз через политику налогообложения, цен на газ, высокое качество топлива и финансирование улучшений в ОТ → включение в прогнозный анализ и рекомендации.</p>
<p><b>Выбросы парниковых газов в 1990-2014 гг.</b> [<a href="http://www.stat.gov.kz/">http://www.stat.gov.kz/</a>]</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Имеются данные за 1990-2015 гг. по шести видам газов и по секторам.</li> <li>- Анализ по секторам показывает различие между энергетикой, включая транспорт, промышленными процессами, лесным хозяйством, землепользованием, управлением отходов и сельским хозяйством.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- За последние 14 лет, общее количество выбросов CO2 и его эквивалентов уменьшилось с 370 000 млн т/год до прибл. 340 000 млн т/год.</li> <li>- Также сократились выбросы от энергопотребления и сельского хозяйства.</li> <li>- Однако выбросы газов от отходов за последние 14 лет возросли, сначала промышленные выбросы сократились в 90-х годах, а потом они стали стабильно расти.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Транспорт выделен в секторе энергетики.</li> <li>- Статистические наработки будут в дальнейшем использованы в сравнительном анализе, разработке прогнозов и рекомендаций.</li> </ul>

## Категория 5: Проекты нормативных документов, подготовленные проектом ПРООН/ГЭФ

Документ, Год выхода	Ключевые вопросы	Ключевые результаты	Возможность использования в других РП
Предложения Концепции по разработке законодательства для Министерства по инвестициям и развитию	Документ намечает ключевые цели по совершенствованию организации и управления услугами общественного транспорта в городе Алматы.	<p>Концепция определяет следующие 6 основных сфер для совершенствования:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Управление услугами общественного транспорта (в дальнейшем – УОТ);</li> <li>- Планирование процедур для УОТ;</li> <li>- Развитие УОТ;</li> <li>- Развитие платных парковочных зон;</li> <li>- Услуги такси;</li> <li>- Пользование личным автотранспортом.</li> </ul> <p>Документ включает несколько общих рекомендаций по каждой вышеупомянутой сфере. Поправок не предполагается. Документ передан в МИР</p>	Заказ партнёрской компании БиДиСи на проведение детального юридического анализа концепции и правовых инициатив, указанных в документе.
Законодательные предложения по платным парковкам и общественному транспорту	В документе представлены подробные рекомендации для улучшения городского общественного транспорта и платных парковок. Имеются детализированные поправки к законам и нормативным актам Республики Казахстан, а также их обоснование.	Цель состоит в том, чтобы улучшить и развивать транспортную зону города и прилегающих районов, а также оплачиваемых парковок за счет увеличения ответственности (административные штрафы) и изменения порядка утверждения тарифов и распределения субсидий. Документ содержит сравнительную таблицу и показывает отличие	Заказ партнёрской компании БиДиСи на проведение детального юридического анализа концепции и правовых инициатив, указанных в документе.

Документ, Год выхода	Ключевые вопросы	Ключевые результаты	Возможность использования в других РП
	Все рекомендации, указанные в документе, подлежат применению только в городах Астана и Алматы.	существующих законов и правил от предлагаемых. Документ включает рекомендации по внесению поправок в государственные кодексы и законы и проходит через утверждение Парламента Казахстана. Автор – Правительство Казахстана. Название министерства отсутствует. Статус реализации — неизвестно.	
Итоговый отчет «Система билетирования и тарификации в общественном транспорте г. Алматы»	В документе представлены подробные рекомендации для улучшения услуг городского общественного транспорта. Имеются детализированные поправки к законам и нормативным актам Республики Казахстан, а также их обоснование. В случае одобрения документ будет применяться на всей территории Республики Казахстан.	Цель состоит в том, чтобы улучшить и развивать услуги общественного транспорта путём введения дифференцированных тарифов и повышения ответственности пассажиров (административные штрафы) за нарушение закона в сфере общественного транспорта. Документ содержит сравнительную таблицу и показывает отличие существующих законов и правил от предлагаемых. Документ включает рекомендации по внесению поправок в государственные кодексы и законы и проходит через утверждение Парламента Казахстана.	Заказ партнёрской компании БиДиСи на проведение детального юридического анализа концепции и правовых инициатив, указанных в документе.

Formatted: Russian

## Категория 6: Социально-экономическое развитие

Документ, Год выхода	Ключевые вопросы и результаты	Возможность использования в других РП
<p>Показатели развития Всемирного Банка 2007-2015 гг.</p> <p>Карманный справочник ООН по Мировой Статистике 2016</p> <p>Национальное статистическое агентство Казахстана: Рост населения / Казахстан в цифрах 2016 г.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- В Казахстане средний ВВП на душу населения, около 7000 долларов США (2016) и общий номинальный ВВП в 130 миллиардов долларов США (2016).</li> <li>- Казахстан входит в ряд государств с переходной экономикой.</li> <li>- Численность населения около 17,3 миллионов жителей.</li> <li>- Высокий уровень урбанизации → припл. 55% населения живёт в городах</li> <li>- Постепенно увеличивается как общая численность населения, так и число жителей городов.</li> <li>- Общее экономическое развитие подошло к критической остановке в период мирового экономического кризиса в 2008/2009 гг., что чётко отражено в динамике ВВП и росте уровня инфляции.</li> <li>- Вслед за высоким экономическим развитием в Казахстане за последние годы наблюдается спад.</li> <li>- С начала тысячелетия идёт заметное снижение уровня безработицы, в настоящее время он составляет примерно 5%.</li> <li>- Стратегия “Казахстан 2050” выдвигает 100 на пути построения современного государства, устойчивую индустриализацию и экономический рост               <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Стратегия нацелена прежде всего на экономико-индустриальное развитие через реформирование финансового сектора, увеличение добычи нефти и расширение ассортимента продуктов нефтепереработки внутри страны, привлечение инвестиций, и т.д.</li> <li>○ В сфере транспорта, особое внимание уделяется международным транспортным коридорам, перевозке грузов and транспортного обеспечения, а также развитию гражданской авиации и железнодорожных перевозок.</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Вопрос по рекомендациям: добавить проекты городского транспорта в национальную стратегию и обеспечить государственное финансирование.</li> </ul>

Документ, Год выхода	Ключевые вопросы и результаты	Возможность использования в других РП
<p>Отношение к транспорту и способы передвижения по городу Алматы, 2016 г.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Обзор показывает, что на сегодняшний день общественным транспортом преимущественно пользуются молодые люди от 14 до 24 лет, а также жители свыше 50 лет, имеющие очень низкий месячный доход, менее 100 000 тенге</li> <li>- На машинах преимущественно ездят семьи со средним или высоким достатком, а также домохозяйки</li> <li>- 24% жителей Алматы вообще никогда не пользовались ОТ; среди главных причин: долго ехать, переполненные автобусы, низкий уровень комфортности, неудобные маршруты, редкий интервал движения, ближайшая остановка расположена слишком далеко</li> <li>- Большинство ответивших предполагают, что ОТ стал бы более привлекательным при использовании выделенных полос для автобусов и троллейбусов</li> <li>- В качестве источника информации об ОТ многие предпочли бы табло на остановках, интернет и телевидение</li> <li>- 84% студентов не имеют специализированной развозки от учебных заведений, хотя 66% предпочли бы ей воспользоваться</li> <li>- 93% служащих не имеют специализированной развозки от своих предприятий, хотя 57% предпочли бы ей воспользоваться</li> <li>- Что касается стоимости перевозки: 66% готовы платить до 100 тенге за поездку (30 евроцентов), 21% до 120 тенге (35 евроцентов), 11% до 150 тенге (40 евроцентов)</li> <li>- В отношении способов оплаты: 54% платят наличными водителю, остальные пользуются карточками Онай</li> <li>- По поводу владельцев личного автотранспорта и отношения к парковкам: 29% заявляют, что у них в семье одна машина, 11% платят за парковку, а большинство ставят машины где попало</li> <li>- В случае существенного повышения цены на парковку, 16% готовы расстаться со своей машиной, 7% не уверены</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Дальнейший анализ взаимосвязи между доходом граждан и использованием общественным транспортом</li> <li>- Анализ внешних затрат, связанных с загрязнением воздуха и автомобильными пробками в сравнении с издержками ОТ (имеются примеры нескольких европейских городов)</li> <li>- Оценка возможностей организации руководством компаний развозки для своих сотрудников и содействие такому сотрудничеству</li> <li>- Включение данных обзоров по ценам ОТ и стоимости проезда в финансовый анализ ОТ и в сравнительный анализ</li> <li>- Учёт мнения жителей относительно возможного отказа от автомобиля и пользования велосипедами при составлении прогнозов и предложений/рекомендаций</li> </ul>



Документ, Год выхода	Ключевые вопросы и результаты	Возможность использования в других РП
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- В случае отказа от своей машины: 61% предпочтут ОТ, 28% станут пользоваться такси, 17% будут ходить пешком, 19% договорятся с кем-нибудь о совместном использовании транспортных средств</li> <li>- У 16% жителей в семье есть велосипед; 53% из них пользуются им на досуге, и только 6% ездят на нём по повседневным делам; 40% не готовы пользоваться велосипедом чаще</li> <li>- Причины, по которым не используют велосипед: 37% безопасность, 21% состояние здоровья, 14% отсутствие специальных велодорожек</li> <li>- В отношении экологических вопросов: 72% согласны с тем, что выбросы парниковых газов негативно сказываются на здоровье; 67% полагают, что грузовикам следует запретить въезд в центр города</li> </ul>	

## Сводка: Предварительные результаты и открытые вопросы

Категория	Сводка	
Кат. 1	Планы, стратегии и проекты по развитию общественного транспорта	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Вопросы развития общественного транспорта и альтернативных источников энергии входят в первую десятку проектов, перечисленные в стратегии.: <i>«Общественный транспорт в Казахстане станет более экологически чистым. Будет создана новая инфраструктура для специальных электромобилей, которые будут использоваться по всей стране».</i></li> <li>- Можно найти генеральные транспортные планы городов Алматы, Астана и Актобе</li> <li>- В частности, в этих городах, определены цели развития общественного транспорта, особенно по Алматы</li> <li>- Проекты ОТ поддерживают и софинансируют несколько международных организаций, таких как ПРООН, ЕБРР, АБР</li> <li>- Стратегия Казахстан-2050 уделяет главное внимание развитию транспорту на национальном уровне, особо подчёркивая роль грузоперевозок и вовлечение в Евразийские транспортные коридоры. Задачи развития конкретно городского транспорта в них практически отсутствуют.</li> <li>- <i>Следующие шаги: дальнейший анализ документации по Кат. 5 и оценка современных стратегий; сопоставление транспортных стратегий на местном и национальном уровне в Казахстане с городами Европы в рамках сравнительного анализа.</i></li> <li>- <i>Открытые вопросы: имеются ли другие документы, стратегии и планы по остальным городам Казахстана? Имеются ли дополнительные источники, которые можно было бы использовать в сравнительном анализе и при подготовке рекомендаций?</i></li> </ul>
Кат. 2	Статистические данные о развитии общественного транспорта	<ul style="list-style-type: none"> <li>- В целом имеется хорошая статистическая информация об использовании видов транспорта, которую можно получить в Комитете по статистике Министерства национальной экономики Республики Казахстан</li> <li>- По крупным городам (Алматы, Астана) можно также получить в интернет ресурсах, по небольшим информации в сети нет</li> <li>- Тем не менее, валидация данных практически невозможна из-за нехватки других источников информации; по этой причине имеющиеся цифры используются для получения общей картины положения в транспортной сфере в прошлом и сегодня</li> <li>- Первый вывод: со временем услуги автобусных перевозок заменили трамвай; Спрос пассажиров на общественный транспорт значительно возрос за период наблюдений (с 1990 г.)</li> </ul>

Категория		Сводка
		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Подвижной состав по виду топлива: наблюдения за указанный период показывают, что преобладает бензин &gt;95%, дизельное топливо и электричество практически не играют роли; возраст транспортных средств: данные за 5-летний период показывают, что преобладают старые транспортные средства (&gt; лет), однако их доля постепенно сокращается</li> <li>- Езда на велосипеде: Рекомендации по проведению инвентаризации улиц, уделяя особое внимание наличию/отсутствию инфраструктуры, позволяющей безопасное передвижение на велосипеде и пешком; Рекомендации по проведению Плана модернизации уличной сети, используя интерактивный способ (участие заинтересованных сторон)</li> <li>- <i>Следующие шаги: сравнение общего пользования ОТ, предложение, спрос, финансирование и организация</i></li> <li>- <i>Открытый вопрос: Достоверную информацию о финансировании общественного транспорта найти и оценить не удалось. Может ли ПРООН, ЕБРР или другой источник предоставить такую информацию? Например: объем финансирования общественного транспорта в городах; из республиканского или местного бюджета; Взаимосвязь между государственным финансированием и доходами; Относительно частных автобусных компаний: полагаются ли они исключительно на доходы от предлагаемых ими услуг? Какова средняя стоимость проезда? ...</i></li> </ul>
Кат. 3	Индивидуальный транспорт	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Анализ показывает, что количество личного автотранспорта растёт, в том числе и за счёт роста ВВП на душу населения.</li> <li>- На местное производство автомобилей повлияли глобальные экономические изменения и особенно экономический кризис.</li> <li>- На национальном уровне, в 2016 г. были приняты экологические стандарты Евро-4, но их внедрение до сих пор не реализовано</li> <li>- <i>Следующие шаги: проведение опросов заинтересованных сторон и сопоставление количества личного автотранспорта в рамках сравнительного анализа.</i></li> </ul>
Кат. 4	Устойчивое развитие и охрана окружающей среды	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Анализ экологических проблем в Казахстане в целом и в отобранных городах показывает, что страна занимает первое место в Центральной/Западной Азии по выбросу парниковых газов.</li> <li>- Правительство Республики и руководители областей в курсе ситуации. Были предприняты ряд попыток на национальном уровне решить эту проблему. В Алматы выполняются проекты по устойчивому развитию и охране окружающей среды.</li> <li>- <i>Следующие шаги: Дальнейшая сверка информации в ходе опросов заинтересованных сторон и сопоставление данных в рамках сравнительного анализа.</i></li> <li>- <i>Открытый вопрос: Каков текущий статус указанных четырёх пилотных проектов?</i></li> </ul>

Категория	Сводка
Кат. 5	<p>Стратегии и нормативные документы</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Результат обзора правовых документов показывает, что Казахстан признал существующие проблемы в области общественного транспорта и выражает заинтересованность в его развитии. Однако рекомендации, представленные в правовых документах, не содержат достаточного обоснования. Некоторые рекомендации даже не имеют законных оснований и не послужат поводом для изменения закона. Документы включают рекомендации, которые могут быть реализованы с использованием существующих нормативных актов без каких-либо поправок. Концепция правовых документов не включает план внедрения и переходный период, что могло бы иметь решающее значение.</li> <li>- <i>Открытый вопрос: каков статус правовых документов? Законодательные органы власти проводили их обзор и утверждение?</i></li> <li>- <i>Следующие шаги:</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>o <i>Продолжение детального анализа ситуации и применимых нормативных актов.</i></li> <li>o <i>Анализ рекомендаций, указанных в правовых документах с проверкой их соответствия действующему законодательству.</i></li> <li>o <i>Участие в работе Государственной рабочей группы при соответствующем Министерстве и содействие в разработке приемлемых поправок в законы и нормативные акты (при необходимости).</i></li> <li>o <i>Содействие в разработке приемлемого обоснования на основе лучшего международного опыта (при необходимости).</i></li> </ul> </li> </ul>
Кат. 6	<p>Социально-экономическое развитие</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Общее социально-экономическое развитие предполагает, что по мере увеличения ВВП на душу населения, растёт и количество частного автотранспорта (учитываются также и другие факторы)</li> <li>- Обзор способов передвижения показал, что пользование общественным транспортом или машиной зависит в основном от месячного заработка и что ОТ должен оставаться доступным по цене</li> <li>- <i>Открытый вопрос в отношении электронного билетирования: Имеется ли статистика о пользователях этой системой?</i></li> <li>- <i>Предмет для дальнейшего анализа: Анализ внешних затрат, связанных с загрязнением воздуха и автомобильными пробками в сравнении с издержками ОТ (имеются примеры нескольких европейских городов)</i></li> <li>- <i>Следующие шаги: Проверка информации в ходе опросов заинтересованных лиц и сопоставление в рамках сравнительного анализа.</i></li> </ul>