



Об утверждении Программы совершенствования государственной системы по обеспечению безопасности перевозок пассажиров и грузов

Утративший силу

Постановление Правительства Республики Казахстан от 30 декабря 2000 года N 1962. Утратило силу - постановлением Правительства РК от 5 марта 2004 г. N 285 (P040285)

В целях реализации Концепции совершенствования государственной системы по обеспечению безопасности перевозок пассажиров и грузов, одобренной постановлением Правительства Республики Казахстан от 17 апреля 2000 года N 594, Правительство Республики Казахстан постановляет:

1. Утвердить прилагаемую Программу совершенствования государственной системы по обеспечению безопасности перевозок пассажиров и грузов.
2. Контроль за исполнением настоящего постановления возложить на Первого заместителя Премьер-Министра Республики Казахстан Ахметова Д.К.
3. Настоящее постановление вступает в силу со дня подписания.

*Первый заместитель
Премьер - Министра*

Республики Казахстан

У т в е р ж д е н а

п о с т а н о в л е н и е м

П р а в и т е л ь с т в а

Р е с п у б л и к и

К а з а х с т а н

от 30 декабря 2000 года N 1962

Программа совершенствования государственной системы по обеспечению безопасности перевозок пассажиров и грузов

1. Паспорт

Наименование Программы

Программа совершенствования

государственной системы по
обеспечению безопасности
перевозок пассажиров и грузов

Основание для разработки

Постановление Правительства

Программы

Республики Казахстан от

17 апреля 2000 года N 594

	<p>"О Концепции совершенствования государственной системы по обеспечению безопасности перевозок пассажиров и грузов"</p>
<p>Основные разработчики Программы</p>	<p>Министерство транспорта и коммуникаций совместно с Министерством внутренних дел, Министерством образования и науки, Министерством энергетики, индустрии и торговли, Агентство по чрезвычайным ситуациям, Агентство по делам здравоохранения</p>
<p>Срок реализации</p>	<p>2000-2005 годы</p>
<p>Цель Программы</p>	<p>Формирование государственной системы безопасности перевозок и государственной политики, направленной на охрану жизни, здоровья и имущества граждан, гарантий их законных прав, на безопасные условия передвижения на всех видах транспорта и охрану окружающей среды</p>
<p>Задачи Программы</p>	<p>Совершенствование государственной системы безопасности перевозок пассажиров и грузов существующими видами транспорта, обеспечение минимума транспортных рисков при осуществлении перевозок пассажиров, грузов и опасных грузов</p>
<p>Объем и источник финансирования</p>	<p>Источниками финансирования Программы являются средства республиканского бюджета, ведомств, задействованных в выполнении настоящей Программы, а также средства</p>

отечественных хозяйствующих субъектов, направляемые для приобретения оборудования, обеспечивающего условия безопасной эксплуатации транспортных средств. Объем финансирования Программы из республиканского бюджета на 2000-2005 годы составляет 34082,677 млн. тенге. Ежегодные объемы будут уточняться в соответствии с Законом Республики Казахстан о республиканском бюджете на соответствующий год

Ожидаемые конечные результаты

Реализация Программы обеспечит снижение относительных показателей аварийности, травматизма, количества транспортных происшествий в целом

2 . В в е д е н и е

Развитие рыночных отношений в Республике Казахстан, структурная перестройка экономики, перераспределение прав собственности на средства производства определили глобальные перемены во всех отраслях экономики, в том числе и на транспорте.

Существующая система государственного регулирования безопасности на транспорте в Казахстане не охватывает полностью вопросы обеспечения безопасности, которые прежде всего определяют обязательства и ответственность каждого участника транспортного процесса, качество дорожно-транспортной сети и технические требования к транспортным средствам, подготовку специалистов, оказание медицинской помощи и гражданскую правовую ответственность владельцев транспортных средств за состоянием условий пребывания пассажиров и перевозки продуктов питания, токсичных и опасных грузов на транспорте.

Для совершенствования государственной системы по обеспечению безопасности перевозок пассажиров и грузов и в соответствии с постановлением Правительства Республики Казахстан от 17 апреля 2000 года "О Концепции

совершенствования государственной системы по обеспечению безопасности перевозок пассажиров и грузов" (далее - Концепция) разработана настоящая отраслевая Программа.

С учетом оценок результативности осуществляемых мер по обеспечению безопасности движения на транспорте, анализа состояния аварийности и ее причин, Программа на период с 2000 по 2005 год основывается на необходимости дальнейшего развития положений принятой Концепции и их обязательной реализации с целью повышения эффективности технической оснащённости функционирующего транспорта и предупреждению аварийности по причинам несовершенства содержания и эксплуатации используемых технических средств.

3. Анализ современного состояния проблем обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов по территории Республики Казахстан

Состояние транспортной инфраструктуры подошло к критическому уровню. Значительная часть ее эксплуатируется за пределами нормативного срока, другая приближается к этому сроку. Как следствие, существенно ухудшается ситуация по безопасности работы транспорта.

3.1 Состояние и использование автотранспортных средств и автомобильных дорог

По данным Национального статистического агентства Республики Казахстан, на конец 1999 года количество автотранспортных средств в Республике Казахстан, независимо от форм собственности, составило всего 1278838 единиц, в том числе грузовых - 206 187, автобусов - 43 421 (в том числе микроавтобусов - 4063), легковых - 987 724 и специальных - 41 506.

Из общего количества автотранспортных средств около 240 000 единиц технически неисправны.

С каждым годом автомобильный парк Республики Казахстан все больше исчерпывает свои ресурсы.

По регионам республики от 50 до 70% от общей численности парка эксплуатируется за пределами амортизационного срока, а еще 15-20% приближается к этому сроку.

Для надлежащего содержания существующего парка автотранспортных средств Республики Казахстан необходимо поддерживать его техническое состояние, а также ежегодно пополнять новой техникой.

В целом ежегодная потребность Республики Казахстан в обновлении автотранспортных средств на период с 1998 по 2005 годы составляет:

- 1) городские автобусы - 1500 единиц
- 2) междугородные автобусы - 200 единиц

- 3) магистральные тягачи - 100 единиц
 4) малотоннажные автомобили - 5000 единиц

**Общие сведения по автомобильному парку
 Республики Казахстан за 1999 год**

Таблица 1

Автомобильный транспорт ! Наличие ! Государственная ! Частная ! Из них в личной !
 транспорт ! ед. ! собственность ! собственность ! собственности !
 ! ! ! ! граждан

	!	!	!	!	!	!	!	!	!
	!	!	!	!	!	!	!	!	!
	!	!	!	!	!	!	!	!	!
	!	!	!	!	!	!	!	!	!
Всего по республике	1 278 838	59 234	4,6	1 213 774	94,9	1 071 931	83,8		
в т.ч.:									
грузовые	206 187	22 384	10,9	180 969	87,8	99 856	48,4		
автобусы	43 421	4 639	10,7	38 005	87,5	17 812	41,0		
из них									
микроавтобусы	4 063	894	22,0	2 961	72,9				
легковые	987 724	13 825	1,4	972 734	98,5	953 477	96,5		
из них									
таксомоторы	1 226			1 226	100,0				
специальные	41 506	18 386	44,3	22 066	53,2	786	1,9		

продолжение таблицы

Иностранные !
 гражданские !
 юр. лица !
 _____!
 Количество !
 -----!

58,30 !
 !
 -----!
 2834 !
 -----!
 777 !
 -----!
 208 !
 -----!
 1165 !
 -----!
 !
 -----!
 92 !
 _____!

! ! В том числе
 Принадлежность!Наличие! _____

транспорта !единиц !Грузовые!Автобусы!В т.ч. !Легковые!Специ- !Мото-
 !всего ! ! !микро- ! ! альные!циклы
 ! ! ! !автобу-! ! !
 ! ! ! !сы ! ! !

Автомобили	5 830	2 834	777	208	1 165	1 054	92
иностранных							
юридических и							
физических лиц							
Личная	1 071	99 856	17 812		953 477	786 154	490
собственность		931					
граждан							
Республики							

Техническое состояние парка
 Таблица 2

Количество ! Из них !% исправных!В частной !в т.ч. в личной
автомобилей ! Всего !исправных ! !собствен- !собственности
! ! ! !ности ! граждан

Всего по
республике 1 278 838 1 037 859 81,2 1 213 774 1 071 931

Состояние аварийности в Республике Казахстан за истекшее десятилетие (1990-1999 годы) и первое полугодие 2000 года характеризуется общим снижением показателей аварийности, в частности по количеству дорожно-транспортных происшествий на 37,7% и по количеству дорожно-транспортных происшествий на 10000 единиц транспорта на 35,9%.

Показатели аварийности в Республике Казахстан за 1990-1999 годы и 6 месяцев 2000 года

Таблица 3

Годы !	ДТП !		Погибло !		Ранено !	
	! Кол-во !	! % к !	! Кол-во !	! % к !	! Кол-во !	! % к !
	! к прошлому году !		! к прошлому году !		! к прошлому году !	
	! _____ !		! _____ !		! _____ !	
	! увели-! умень- !		! увели- ! умень- !		! увели-! умень- !	
	! чение ! шение !		! чение ! шение !		! чение ! шение !	

1990	18583	4,9	3985	3,8	20454	5,4
1991	18606	0,1	4342	9,2	20289	0,8
1992	17092	8,1	4024	7,3	18722	7,7
1993	15834	7,4	3954	1,7	17444	6,8
1994	13572	14,3	3049	22,9	15089	13,5
1995	13036	3,9	2926	4	14485	4
1996	12495	4,2	2732	6,6	14144	2,4
1997	11555	7,5	2364	13,5	13175	6,9
1998	11980	3,7	2214	6,3	13895	5,5

1999	11568	3,4	2141	3,3	13610	2,1
2000						
6 мес.	4569	2	723	4	5404	2,5

продолжение таблицы

ДТП на 10 тыс. !
единиц транспорта!

1990	92	!
1991	89	!
1992	77	!
1993	74	!
1994	64	!
1995	62	!
1996	63	!
1997	67	!
1998	61	!
1999	59	!
2000		!
6 мес.	23	!

Одними из причин, способствующих снижению аварийности, явились: уменьшение численности населения страны (в сравнении с 1990 годом на 7 , 7 %) ;

сокращение количества транспортных средств (на 22,6%) и связанное с этим снижение интенсивности движения в улично-дорожной сети.

Указанные факторы, отражающие состояние дорожного движения, напрямую связаны с экономической ситуацией в стране. С началом предполагаемого с 2001 года в стране экономического подъема значение их будет увеличиваться, что непременно приведет к осложнению ситуации с аварийностью.

Для улучшения состояния аварийности и в целях безопасности, защиты окружающей среды, жизни и здоровья граждан необходимо введение лицензирования внутриреспубликанских перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом.

Обеспечение безопасности дорожного движения напрямую зависит от надлежащего содержания республиканской сети дорог. Общая протяженность дорог общего пользования составляет более 85188 километров. По данным

автомобильных дорог
согласно межремонтным срокам службы автомобильных дорог и нормативов на
средний, текущий ремонт и содержание;
изыскать возможности выпуска дорожной техники отечественными
производителями;
обеспечить финансирование ремонтных работ в следующих объемах:

Годы	! 2000 !	2001 !	2002 !	2003 !	2004 !	2005
------	----------	--------	--------	--------	--------	------

Объем ремонтных работ, тыс. км.	2,158	2,300	2,500	3,000	3,500	4,000
Затраты на эксплуатацию и ремонт дорог, млрд. тенге	5,164	5,690	6,1	5,2	5,5	6,0

итого: 33, 654 млрд. тенге

3.2. Состояние и использование железнодорожного транспорта и железнодорожных путей сообщения

Количество железнодорожного тягового подвижного состава в Республике Казахстан насчитывает 2293 единицы у национального перевозчика и более 200 единиц, принадлежащих выделенным собственникам - промышленным предприятиям Республики Казахстан.

В РГП "Казакстан темір жолы" 2 293 единицы локомотивов, магистральных тепловозов - 892, электровозов - 628, маневровых локомотивов - 554, паровозов - 2 1 9 .

Эксплуатируемый на железнодорожных магистралях локомотивный парк работает с просроченным сроком службы, в том числе:

по магистральным тепловозам: от 10 до 15 лет - 40,1%, от 15 до 20 лет - 33,4% от общего числа (при сроке эксплуатации 18 лет) серий 2ТЭ-10У, УТ, 2ТЭ - 1 0 М , 3 Т Э - 1 0 М , Т Э П - 7 0 ;

по маневровым тепловозам: от 10 до 15 лет - 22,6%, от 15 до 20 лет - 25,5%, от 20 до 30 лет - 44,9% от общего числа (при сроке эксплуатации 25 лет) серий Т Э М - 2 , Ч М Э - 3 ;

по парку пассажирских электровозов имеется 45 единиц со сроком

эксплуатации 30 и более лет (серии ВЛ-60Пк);

по парку грузовых электровозов в основном содержатся локомотивы со сроком службы от 20 до 30 лет и от 6 до 19 лет (серии ВЛ80т и ВЛ80с соответственно).

За 1999 год в локомотивном хозяйстве РГП "Казакстан темір жолы" допущено 205 случаев брака в поездной и маневровой работе, что составляет 43,5% от общего количества случаев, допущенных по РГП. 68,7% браков в локомотивном хозяйстве допущены из-за порч локомотивов. Из 35 локомотивных депо браки допущены в 27.

В путевом хозяйстве РГП "Казакстан темір жолы" эксплуатируется 9 412 инженерных сооружений, в том числе 3 508 мостов и 5 206 водопропускных труб. При этом 346 мостов и 84 водопропускных труб имеют различного рода дефекты. Для обеспечения безопасности движения на 35 мостах действует ограничение скорости движения до 25 км/час.

Выполнение путевых работ, а также осуществление мероприятий, направленных на повышение надежности работы технических средств, позволило частично улучшить техническое состояние самого пути, уменьшить протяженность путей с просроченными сроками ремонта. В 1997 году протяженность путей с просроченными сроками капитального ремонта составляла 3 396 км, на 1 января 1999 года она уменьшилась до 2 721 км, а на 1 января 2000 года объем путей с просроченными сроками капитального ремонта планировался к снижению по РГП "Казакстан темір жолы" до 2253 км.

Свыше 81 тысячи единиц грузового подвижного состава "Казакстан темір жолы" и более 13,5 тысяч различных вагонов - собственности промышленных предприятий и транспортно-экспедиционных компаний - обеспечивают перевозки грузов в транзитном по территории Республики Казахстан и внутриреспубликанском грузовом сообщениях, причем 10% выделенных родов подвижного состава парка грузовых вагонов эксплуатируются с завышенными сроками службы.

Парк вагонов предприятий-собственников, зарегистрированных в установленном порядке, составляет более 13,5 тысяч единиц. Это - собственность более 200 казахстанских и иностранных предприятий. Вагоны собственников, предназначенные для технологических перевозок руд, строительных материалов, нефтехимических грузов, в основном соответствуют требованиям к подвижному составу, имеющему право курсирования по железным дорогам Республики Казахстан.

Некачественное проведение ремонта грузовых вагонов оказывает влияние на задержки поездов по причинам ремонта в пути следования буксового и тормозного оборудования.

Сход в орг.
 поезде 2 - 2 - 3 3 6 3 3 1 - 3 4 -
 Излом оси
 шейки колеса 1 - 1 1 - - - - - - -
 Отпр. с перекр.
 конц. раном - 1 - - - - - - - - - -
 Прием-отпр. по
 нег. маршр. - - - - 1 - - - - - - - - -

Перек. сигнала
 на станции 16 3 3 6 12 - 8 4 - - - - 9 7
 Случаи брака 153 64 39 22 88 40 80 47 14 11 50 28 120 59
 т.ч.

Отц. ваг.от
 гр.поезда 36 20 7 5 42 15 12 6 - - 5 3 4 2
 Обрыв а/сцепки 11 3 - - 3 1 1 5 - - - - 1 -
 Задержка
 поезда: 1 час
 и более из-за
 ИТС 68 32 13 10 30 23 35 25 10 9 38 21 80 45

Сходы при
 маневрах и
 экипировке 9 5 9 4 4 1 18 6 2 1 4 - 13 7
 Саморасцеп
 автосцепки 9 2 2 1 3 - 8 4 - - 2 2 3 1
 Взрез стрелки 4 - - 1 2 - 1 - 2 - - 1 1 -

Отцепка вагонов
 с нарушением
 тех.условий
 погрузки - - - - - - - - - - - 2
 Столкновение
 при маневрах
 и экипировке - - - 1 1 - - 1 - 1 1 - - -
 Наезд на скот 10 - 7 - 3 - 4 - - - - - 17 -

 Всего 177 71 49 32 106 45 101 64 21 14 65 40 159 77

В т.ч. по
 пасс. поездам 16 18 8 5 4 4 23 19 7 3 15 9 49 21

продолжение таблицы

Жамбыл ! Шымкент ! К-орда !Актюбинск! Уральск ! Атырау !По РГП "КТЖ"

98 !99 ! 98 !99 !98 !99 ! 98 ! 99 ! 98 ! 99 ! 98 ! 99 ! 98 ! 99 ! 98 ! 99

1.	19	6	2	1	9	3	9	4	3	3	6	1	182	90
2.	1	-	1	-	-	-	-	-	1	1	-	4	1	
3.	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	1	4	5	
4.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	
5.	1	-	-	-	1	-	1	-	-	-	1	-	15	4
6.	11	2	-	-	4	3	6	2	-	1	1	-	67	39
7.											1	1		
8.	2	3	-	1	1	-	1	-	-	1	2	-	26	15
9.	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	2
10.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
11.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-
12.	4	-	1	-	3	-	1	1	3	-	1	-	61	21
13.	31	21	28	12	12	7	44	37	8	7	38	26	705	381
14.	5	-	-	2	4	2	9	10	1	2	3	5	128	72
15.	-	-	-	-	1	-	2	2	-	-	-	-	19	11
16.	21	18	22	8	5	5	26	19	4	4	26	13	378	232
17.	2	1	4	1	-	-	2	6	-	1	3	5	70	38
18.	-	-	-	1	1	-	2	-	2	-	1	3	33	14
19.	1	-	-	-	-	-	2	-	1	-	1	-	15	2
20.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1	2
21.	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	4	4
22.	2	-	2	-	1	-	-	-	-	-	1	-	47	-

Всего

50 27 30 13 21 10 53 41 11 10 44 27 887 471

В т.ч. по пасс.поездам

21 6 4 - 8 4 11 4 4 1 5 2 175 96

продолжение таблицы

Д ! Т ! В ! П ! Ш ! Э ! М ! Л ! По пп

98 !99 !98 !99 !98 ! 99 ! 98 !99 ! 98 !99 ! 98 ! 99! 98 !99 !98!99 !98 !99

5 4 74 46 19 11 34 16 24 10 18 1 1 - 7 2 11 50
 2 - 1 - - - 1 1
 - - 3 5 - - 1 - - - - - - - - 1
 - - - - - 1 1 - - - - - - - 1 -
 - - 1 - 7 2 7 2 15 4
 - - 67 39 - - - - - - - - - 67 38
 1 1
 - 1 2 2 11 6 12 6 - - - - 1 - - - 1 1
 - - - - 1 2 - - 1 - - - - - - -
 - - - - - 1 - - - - - - - - - 1
 1 - - - - - - - - - - - - - -
 1 2 - - - - 19 8 23 10 18 1 - - - - 27 5
 43 11 298 159 218 139 84 25 9 3 45 32 2 2 6 10 64 46
 - - - - 128 71 - - - - - - 1 - - - -
 - - 10 3 8 8 - - - - 1 - - - - - -
 - 1 272 141 45 38 11 10 4 - 44 32 - - 2 10 33 38
 22 9 5 6 9 8 32 14 1 1 - - 1 - - - 3 5
 - - 4 - 26 13 - 1 - - - - - 3 - 8 3
 12 - 2 2 - - - - 1 - - - - - - 2 -
 - - - - - 1 - - - - - - 1 1 - - - -
 2 1 2 3 - - - - - - - - - - - -
 7 - - - - - 40 - - - - - - - - 16 -

Всего

48 15 372 205 237 150 118 41 33 13 63 33 3 3 13 12 175 96

В т.ч. по пасс.поездам

6 6 79 46 15 9 28 5 13 3 21 15 - - 13 12 175 96

Примечание: Д - хозяйство перевозок; Т - локомотивное хозяйство;
В - вагонное хозяйство; П - путевое хозяйство;
Ш - хозяйство сигнализации и связи;
Э - хозяйство энергоснабжения; М - грузовое хозяйство;
Л - пассажирское хозяйство; П/П - прочие причины.

3.3 Состояние и использование водного транспорта и судоходных путей

По данным Комитета транспортного контроля Министерства транспорта и коммуникаций в Республике Казахстан насчитывается 1008 судов основного флота, принадлежащих 169 судовладельцам.

С 1996 года на судах проводится только поддерживающий ремонт. Суда, прошедшие средний и капитальный ремонты, составляют 2% от их общей численности. Это объясняется тем, что стоимость капитального и среднего ремонтов часто превышает остаточную стоимость судна.

В связи с отсутствием достаточного финансирования в течение последних 4-х лет не производился средний ремонт и окраска судов. Годное техническое состояние поддерживается за счет демонтажа механизмов и оборудования с других простаивающих судов. Не приобретаются новые и не ведется капитальный ремонт главных судовых двигателей, отсутствуют запасные части к ним. На более чем 70% самоходных судов главные и вспомогательные двигатели выработали моторесурс и требуют капитального ремонта. Практически 90% судов морально и физически устарело, имеет возраст от 10 до 30 лет (последнее поступление новых судов внутреннего плавания было в 1980-88 годах, несамоходного - в 1989-93 годах).

Как результат - неудовлетворительное техническое состояние флота. Из 1008 судов в запрещенном для эксплуатации состоянии находятся 202 судна и ограниченно-запрещенном - 52.

Из-за снижения объемов перевозок и несоблюдения судовладельцами сроков ремонта, флот эксплуатируется на 30% от его возможностей.

Практически во всех водных регионах отмечается критическое состояние судоходных водных путей, которые не соответствуют требованиям Правил плавания по внутренним водным путям Республики Казахстан.

В некоторых районах автомобильных и железнодорожных мостов отсутствуют знаки плавучего навигационного ограждения, судоходство на этих участках запрещено.

Для коренного улучшения создавшейся ситуации с использованием судов и судоходных путей необходимо:

1) подписание Соглашения между Правительством Республики Казахстан и Правительством Российской Федерации о судоходстве по реке Иртыш;
2) завершение строительства Шульбинского шлюза на реке Иртыш;
3) установление гарантированного пропуска воды в створе Шульбинской ГЭС (необходимы правила эксплуатации каскада водохранилищ на реке Иртыш);

4) завершение работ по углублению Урало-Каспийского канала;
5) разработка и утверждение Программы обеспечения судоходных водных путей в эксплуатационном состоянии;
6) проведение научно-исследовательских работ по определению степени аварийности Усть-Каменогорского шлюза.

Наибольшее количество транспортных происшествий на водном транспорте произошло по причине технических неисправностей судовых устройств и механизмов, предельной изношенности корпусов судов.

Рис.1 Распределение транспортных происшествий по причинам их происхождения за периоды навигаций 1998-1999 года и 1 квартал 2000 года
(См. бумажный вариант)

НДО - невыполнение должностных обязанностей

НСП - неудовлетворительное содержание пути

ТНС - технические неисправности судов

Для решения проблемы безопасности необходимо принятие мер, предусматривающих:

создание материально-технической базы для обслуживания служебных катеров для ведения патрулирования, содержание и ремонт существующих; приобретение оборудования, необходимого для ведения надзора за судами; приобретение 5-и инспекторских судов.

Для реализации этих мероприятий необходимо выделение бюджетных средств в размере 53,277 млн. тенге ежегодно.

3.4 Использование воздушного транспорта

По состоянию на декабрь 1999 года общее количество воздушных судов, эксплуатируемых казахстанскими авиакомпаниями, составлял 534 единицы, в том числе 458 самолетов, из них 250 - самолеты типа Ан-2, и 75 вертолетов. В государственной собственности находится 282 самолета, или 57,3% от общего числа, в том числе 158 Ан-2 (63,2%) и 47 вертолетов (62,7%).

Из общего числа самолетов (без учета Ан-2) только 52% являются исправными, вертолетов - 55%. Средний возраст воздушных судов составляет 20,5 лет, при среднем максимальном ресурсе планеров, назначаемых заводами-изготовителями, не более 25 лет.

**Техническое состояние парка эксплуатируемых
воздушных судов**

Таблица 5

Тип ВС	!	Всего	!	Испр.	!	Неиспр.	!	% испр.
1	!	2	!	3	!	4	!	5
Самолеты 1 кл.		46		27		19		50,3
А-310		2		2				100
Б-737		2		1		1		50
Ил-86		7		1		6		14
Ил-62		3		-		3		0
Ту-154		24		18		6		75
Ил-76		8		5		3		63
Самолеты 2 кл.		25		16		9		78,4
Ту-134		12		5		7		42
АН-12		3		3				100
Як-42		6		5		1		83
Як-18		3		2		1		67
Ил-18		1		1		-		100
Самолеты 3 кл.		96		54		42		67
Як-40		48		23		25		48
АН-74		1		1				100
АН-30		8		4		4		50
АН-26		7		5		2		71
АН-24		32		21		11		66
Самолеты 4 кл.		291		61		230		29
АН-2		250		48		202		19
Як-52		18		10		8		55
Л-410		23		3		20		13
Итого самолетов		458		158		300		35
Вертолеты		75		41		34		55
Ми-8		54		33		21		61
Ми-2		21		8		13		38
Всего ВС		534		199		334		37

В целях сохранения конкуренции на авиамаршрутах в страны СНГ и дальнего зарубежья ЗАО "Эйр Казахстан" были взяты в лизинг самолеты компаний "Боинг" и "Эйрбас индастри" типа Б-737-200 и А-310-300. Для достижения паритета в авиаперевозках на международных авиалиниях компании "Эйр Казахстан" реально требуется несколько лет.

По состоянию на февраль 2000 года общее количество парка воздушных судов, эксплуатируемых авиакомпанией "Эйр Казахстан", составляет 57 единиц, из них 53 самолета производства стран СНГ, 4 - зарубежного производства (А-310-300 - 2 единицы, Боинг-737-200 - 2 единицы). В ЗАО "Эйр Казахстан" в настоящее время имеется всего 24% исправных воздушных судна. В соответствии с постановлением Правительства Республики Казахстан от 26 сентября 1996 года N 1178 компании передано 76% исправных судов, то есть за 4 года исправность ВС сократилось в 3 раза (без учета списанной и проданной авиатехники в количестве 11 воздушных судов).

Характеристика воздушных судов ЗАО "Эйр Казахстан"

Таблица 6

	Количество ВС		! Процент !		Примечание
	-----!исправных!				
Тип ВС	! Всего !	Исправ.	! Неиспр.!	ВС	!
Ил-86	7(7)	1(3)	6(4)	14(42)	
Ту-154	14(16)	4(13)	10(3)	28(81)	2 ВС списаны
Ту-134	6(10)	1(5)	5(5)	16(50)	1ВС списано, 3ВС продано
Ил-76	3(4)	2(4)	1(0)	66(100)	1ВС списано (катастрофа)
Ан-26	3(3)	-(3)	3(0)	-(100)	
Ан-24	20(24)	3(21)	17(3)	15(87)	3ВС списано, 1ВС продано
Б-737	2	1	1		
А310-300	2	2	0		
Всего	57(64)	14(49)	43(15)	24(76)	Учитывая Боинги и аэробусы

Примечание: В скобках указаны воздушные суда, переданные от национальной акционерной компании "Казакстан Аэе Жолы" в 1996 году.

Остаточный ресурс воздушных судов ЗАО "Эйр Казахстан"

Таблица 7

№	Тип ВС	Бортовой номер	Остаток ресурса в часах
1	Ил-86	86077	1869/10000 часов ТО (9 лет)
2	Ту-154М	85781	3808/(6 лет)
3	Ту-154Б	85521	943/два рем. 20.03.93 г. (6 лет)
4	Ту-154Б	85431	6983/3 рем. 27.09.93 г. (6 лет)
5	Ту-134	65900	5220/4 рем. 23.07.98 г. (4,5 лет)
6	Ан-24	45500	232/8 рем. 06.12.95 г. (межрем. 5 лет)
7	Ан-24	47822	425/ 23.07.93 г. (5 лет)
8	Ан-24	46626	6822/7 рем. 10.06.92 г. (5 лет)
9	А-310	-	Остаток до Check D 9 лет
10	А-310	-	Остаток до Check D 6 лет
11	Б-737-200	UN - В3706	До Check D 13.314 часов
12	Б-737-200	Р4 - RMB	Регламент техобсл. (Венгрия)

Для увеличения ресурсов и сроков службы эксплуатации планера и ремонта двигателей неисправных воздушных судов необходимо проведение контрольно-восстановительных работ.

Данные по авиационным событиям за 1997-1999 годы и 1 полугодие 2000 года приведены в таблицах 8 и 9.

Таблица 8

Год	Авиационные происшествия	Инциденты на земле	ПВС	Итого
	! АП без человеческих жертв	! Катастрофы	! В том числе серьезные	!

1997	3	-	41		9	53
1998	4	-	62	-	3	69
1999	1	1	32	-	6	40
2000	3	-	10	-	1	14

Таблица 9

Год	! Авиационные происшествия				В том числе							Итого
	! АП	! Инц.	! ПВС	!	! кпн	! лс	! итс	! овд	! соп	! пт	! др.	
97	3	41	9	20	9	4	2	-	8	10	53	
98	4	62	3	26	37	4	4	6	4	4	85	
99	2	32	6	22	3	2	2	8	1	2	40	
2000	3	10	1	9	-	-	-	-	1	-	14	

Примечание:

АП - авиационные происшествия;

Инц. - инциденты;

ПВС - повреждения воздушных судов на земле;

ЛС - летный состав;

ИТС - инженерно-технический состав;

КПН - конструктивно-производственные недостатки;

ПТ - столкновения ВС с птицами;

СОП - службы обеспечения полетов;

ДР - другие службы, обеспечивающие и обслуживающие полеты;

внешние факторы (грозы, ветер, турбулентность и т.д.)

ОВД - обеспечение воздушного движения

Анализируя состояние безопасности полетов в гражданской авиации Республики Казахстан за 1997-1999 годы и первое полугодие 2000 года, следует отметить, что состояние безопасности несколько

улучшилось.

Положение с безопасностью полетов, сложившееся в настоящее время в авиации Республики Казахстан, напрямую связано со сложным экономическим положением в стране. Ограниченные финансовые возможности авиакомпаний в прямой зависимости влияют на безопасность и эффективность полетов.

Необходимость экономии материальных ресурсов заставляет экипажи воздушных судов, с негласного разрешения руководства авиакомпаний, идти на нарушение законодательства в части норм рабочего времени по причине исключения эстафетных рейсов, что приводит к переутомляемости членов экипажей и не может в конечном счете не отразиться на безопасности полетов.

Руководство большинства авиакомпаний склонно к сокращению расходов за счет затрат на обеспечение необходимого уровня технического обслуживания авиационной техники, приобретение соответствующих запасных частей и материалов. Финансовые трудности многих эксплуатантов Республики Казахстан не позволяют выделить необходимые финансовые средства на проведение мероприятий по повышению надежности авиационной техники. Работы по поддержанию летной годности самолето-моторного парка финансируются большинством авиакомпаний по остаточной стоимости, не предпринимаются меры по формированию ремонтного фонда, что отрицательно сказывается на безопасности полетов.

Все существующие недостатки проявились на фоне не полностью сформированной нормативной правовой базы, регулирующей деятельность воздушного транспорта Республики Казахстан.

В настоящее время в международных документах, регламентирующих деятельность гражданской авиации, появился ряд изменений и дополнений, что привело к необходимости приведения в соответствие нормативных документов в области использования гражданской авиации Республики Казахстан.

Для решения проблемы безопасности полетов в гражданской авиации необходимо:

разработать мероприятия по обновлению парка воздушных судов и улучшению качества их обслуживания;

создание системы контроля за безопасностью полетов в системе гражданской авиации;

разработать мероприятия по подготовке и переподготовке авиационных специалистов;

создать нормативную правовую базу гражданской авиации, отвечающую международным стандартам.

4. Цели и задачи Программы

Основной целью Программы является формирование государственной системы безопасности перевозок и государственной политики, направленной на охрану жизни, здоровья и имущества граждан, гарантий их законных прав, на безопасные условия передвижения на всех видах транспорта и охрану окружающей среды.

Для достижения этих целей Программа предусматривает:

- 1) совершенствование системы государственного контроля за безопасностью на транспорте до 2005 года;
- 2) до 2005 года разработка и создание государственной системы допуска транспортных средств к эксплуатации на основе сертификации и стандартизации;
- 3) до 2002 года разработка и создание комплексной системы контроля за техническим состоянием транспортных средств, состоянием условий пребывания пассажиров и перевозок пассажиров, продуктов питания, токсичных и опасных грузов в процессе эксплуатации и соблюдением режима труда и отдыха экипажей транспортных средств;
- 4) до 2003 года разработка и создание системы спасения и эвакуации пострадавших при возникновении транспортных происшествий;
- 5) до 2003 года приведение действующего законодательства и нормативных актов в области обеспечения безопасности на транспортном комплексе в соответствие с международными требованиями;
- 6) формирование заданий на проведение научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ в области обеспечения безопасности на транспорте;
- 7) до 2002 года усовершенствование системы подготовки и аттестации специалистов транспортной отрасли.

5. Основные направления и механизм реализации Программы

В целях совершенствования государственной системы контроля за безопасностью на транспорте, повышения эффективности контрольно-надзорной деятельности государственных органов Программой предусматривается:

1) осуществление в порядке, установленном законодательными актами, периодических, плановых, а также, по показаниям, комплексных проверок, с привлечением заинтересованных государственных органов, транспортных предприятий на предмет соблюдения ими законодательства, регулирующего безопасность на транспорте;

2) проведение семинаров по вопросам эффективности осуществления контрольно-надзорной деятельности в транспортном комплексе Республики Казахстан, с участием в их работе заинтересованных органов, представителей организаций, осуществляющих транспортные перевозки, представителей

аппаратов акимов областей и городов Астаны и Алматы;

3) разработку совместно с государственными органами, а в необходимых случаях с организациями, осуществляющими перевозки пассажиров и грузов, нормативных правовых актов по безопасности на транспорте в Республике К а з а х с т а н .

Одним из основных направлений в реализации Программы в рассматриваемый период является определение критериев допуска транспортных средств к эксплуатации и перевозкам пассажиров и грузов, в том числе:

1) государственная регистрация и учет транспортных средств, осуществляющих перевозки пассажиров, грузов и опасных грузов;

2) обязательность наличия паспортов, определяющих соответствие транспортных средств требованиям безопасности, санитарным правилам и нормам, экологическим нормам, международным и государственным стандартам и техническим условиям;

3) наличие системы и проведение периодического технического осмотра транспортных средств;

4) в рамках Программы и одновременно разрабатываемой государственной системы допуска транспортных средств к деятельности по перевозкам пассажиров, грузов и опасных грузов министерствами и ведомствами Республики Казахстан, причастными к транспортной деятельности, будут продолжены работы по разработке норм обеспечения условий пребывания и перевозок пассажиров, труда и отдыха экипажей транспортных средств.

В соответствии с Конституцией Республики Казахстан, законами и иными нормативными правовыми актами Республики Казахстан, Программой рассматривается одно из направлений правовой основы создания и деятельности системы спасения и эвакуации пострадавших при возникновении транспортных происшествий и деятельности спасателей.

К основным принципам построения системы и механизма спасения и эвакуации пострадавших при возникновении транспортных происшествий Программой определены:

1) приоритетность задачи спасения жизни и сохранения здоровья людей, защиты окружающей среды;

2) единоначалие при руководстве аварийно-спасательными службами;

3) минимальность риска и обеспечение безопасности при проведении аварийно-спасательных и связанных с ними работ;

4) постоянная готовность аварийно-спасательных служб к оперативному реагированию на транспортные происшествия и к проведению работ по ликвидации их последствий.

Перечни задач конкретных аварийно-спасательных служб, предназначенных

для ликвидации последствий транспортных происшествий, будут определяться по согласованию с центральным исполнительным органом по чрезвычайным ситуациям и закрепляться в положениях об аварийно-спасательных службах или в уставах указанных служб.

Государственными организациями, находящимися в ведении центральных исполнительных органов, причастными к транспортной деятельности, будут постоянно формироваться задания для разработки отечественными научно-исследовательскими институтами, Академией транспорта и Академией гражданской авиации научно-обоснованных:

1) правовых и экономических норм, связанных с обеспечением защиты населения и транспортных коммуникаций от транспортных происшествий и их возможных последствий;

2) целевых и научно-технических программ, направленных на предупреждение транспортных происшествий и повышение устойчивого функционирования тех транспортных предприятий, чья деятельность непосредственно связана с перевозками пассажиров и опасных грузов;

3) рекомендаций по сбору, обработке, обмену и выдаче информации о транспортных происшествиях непосредственно участникам перевозочного процесса и компетентным органам;

4) планов координации действий органов исполнительной власти, компетентных органов и транспортных предприятий по ликвидации возможных последствий транспортных происшествий с учетом существующих и перспективных технологий перевозок пассажиров и опасных грузов.

Формирование заданий на проведение научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ по обеспечению безопасности на транспорте в обязательном порядке будет проводиться на основе планов развития транспортной инфраструктуры Республики Казахстан и существующих международных стандартов безопасности перевозок пассажиров, грузов и опасных грузов на всех видах транспорта.

Программой предусматривается введение мер, направленных на обеспечение соблюдения требований, касающихся повышения безопасности на транспорте и решаемых за счет дальнейшего совершенствования системы подготовки и аттестации специалистов транспортной отрасли экономики Республики Казахстан. В период 2001 года будут разработаны мероприятия по подготовке, переподготовке и повышению квалификации специалистов транспортной отрасли Республики Казахстан, в частности, предусматривающие:

1) повышение квалификации преподавательского состава, осуществляющего подготовку и переподготовку специалистов транспортных профессий, связанных с обслуживанием перевозок пассажиров;

	судов, трасс и аэропортов для гражданской авиации				
32	Обеспечение безопасности судоходства и мореплавания	266,39	-	53,277	
				53,277	
				53,277	53,277
					53,277
45	Переподготовка, повышение квалификации специалистов гражданской авиации	114,01	-	22,802	
				22,802	
				22,802	
				22,802	22,802

Всего	34082,677	5172,047			
		5774,126			
		6184,126			
		5284,126			
		5584,126			
		6084,126			

Ежегодные объемы финансирования будут уточняться в соответствии с Законом Республики Казахстан о республиканском бюджете на соответствующий год.

7. Ожидаемый результат от реализации Программы

Реализация Программы позволит:

- 1) повысить эффективность государственного управления безопасностью на транспорте;
- 2) улучшить меры предупреждения возникновения опасного поведения участников транспортного процесса;
- 3) усовершенствовать требования, предъявляемые к конструктивной и эксплуатационной безопасности применяемых транспортных средств;
- 4) определить периоды ликвидации, нормы профилактики возникновения опасных участков сети дорог и путей сообщения;
- 5) усовершенствовать правовое, информационное, организационное и техническое обеспечение государственной контрольно-надзорной деятельности;

б) повысить степень эффективности аварийно-спасательных работ и оказания экстренной медицинской помощи пострадавшим в транспортных происшествиях

8. План мероприятий по реализации Программы

Сноска. Внесены изменения - постановлением Правительства РК от 9 июля 2003 года N 676 .

N п/п	Содержание мероприятий	Ответственный исполнитель	Форма завершения	Срок исполнения
-------	------------------------	---------------------------	------------------	-----------------

- | | | | | |
|----|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------|-----------------------------|---------------------|
| 1. | Создать систему взаимодействия и взаимосвязи транспорта и с органами санитарно-эпидемиологической службы при осуществлении деятельности по обеспечению безопасности на транспорте и территориях транспортных предприятий | Министерство коммуникаций | Совместный приказ | 2 квартал 2001 года |
| 2. | Разработать проект Закона Республики Казахстан "О внесении дополнений в Закон "О лицензировании" | Министерство транспорта и коммуникаций | Законодательный акт | 2002 год |
| 3. | Разработать проект постановления Правительства Республики Казахстан "О внесении изменений и дополнений в постановление Правительства Республики Казахстан от 19 июня 1996 года N 755 "Об утверждении Положения о правилах проведения служебного расследования авиационных" | Министерство транспорта и коммуникаций | Постановление Правительства | 2 квартал 2001 года |

происшествий и инцидентов
с гражданскими воздушными
судами на территории
Республики Казахстан"

- | | | | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------|-----------------------|
| 4. Провести совместные мероприятия по вопросам предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций природного и технического характера на всех видах транспорта | Агентство по чрезвычайным ситуациям
Министерство транспорта и коммуникаций | Совместный приказ | До 2002 года |
| 5. Провести организационно-технические мероприятия по приведению состояния мостов, путепроводов, железнодорожных переездов и других дорожных сооружений, расположенных на автомобильных дорогах общего пользования, в соответствие с требованиями строительных норм и правил | Министерство транспорта и коммуникаций Республики Казахстан
Министерство внутренних дел Акиматы городов Астаны и Алматы | Информация в Правительстве | 4 квартал в 2003 года |
| 6. Провести организационно-технические мероприятия по восстановлению средств регулирования дорожного движения в улично-дорожной сети в соответствии с имеющимися дислокациями | Министерство внутренних дел
Министерство транспорта и коммуникаций | Информация в Правительстве Республики Казахстан | 4 квартал в 2001 года |
| 7. Рассмотреть вопросы и представить предложения по: увеличению количества объектов сервисного обслуживания и дорожной инфраструктуры на автомобильных дорогах республиканского | Министерство транспорта и коммуникаций Республики Казахстан
Агентство Республики Казахстан по туризму и спорту | Информация в Правительстве Республики Казахстан | До 2003 года |

значения;

улучшению сервисного обслуживания на железнодорожных вокзалах и в аэропортах

Акиматы

областей,

городов Астаны

и Алматы

8. Утвердить мероприятия: по внедрению автоматизированной системы обработки и передачи информации о перевозке

Приказ

4 квартал

по внедрению

Министерство

Министра

2003 года

автоматизированной системы транспорта и коммуникаций

опасных грузов на предприятиях государственного железнодорожного транспорта, входящих в состав республиканского государственного предприятия "Казакстан темір жолы";

по стопроцентному оборудованию парка магистрального тягового подвижного состава системами автоматического управления торможением поезда, системами контроля бдительности машиниста;

по замене морально и физически устаревших систем диспетчерской централизации типа "Нева", "ЧДК", "ДОН";

по внедрению системы автоведения для пригородных электропоездов и локомотивов в пассажирском движении;

по усилению механизации проведения путевых работ за счет внедрения новых и списания старых путевых машин тяжелого типа;

по модернизации

магистральных и маневровых

тепловозов

9. Разработать мероприятия: Министерство Совместный 1 квартал
по обеспечению транспорта и приказ 2004 года
оптимальных условий коммуникаций
транспортировки и хранения
перевозимых грузов и Министерство
опасных грузов; внутренних дел
по обеспечению Агентство по
оптимальных условий для чрезвычайным
перевозки пассажиров ситуациям
Агентство по
делам
здравоохранения

10. (Исключена - постановлением Правительства РК от 9 июля 2003 года N 676)

11. Разработать мероприятия по Совместный
подготовке, переподготовке приказ
и повышению квалификации
специалистов в транспортной
отрасли, предусматривающие:
повышение квалификации
преподавательского состава, Министерство
осуществляющего подготовку, образования
переподготовку специалистов и науки
транспортных профессий;
обязательное введение Министерство
аттестации учебных заведений, транспорта и
осуществляющих подготовку и коммуникаций 4 квартал
переподготовку водителей и 2001 года
других специалистов Министерство
транспортных профессий, внутренних
осуществляющих управление дел
транспортными средствами;
создание и организацию Агентство по
работы курсов повышения делам
квалификации руководящих здравоохранения
работников транспортно-
коммуникационного
комплекса;

включение в действующие
учебные программы
общеобразовательных школ
дисциплин, обеспечивающих
обучение системе мер
предупреждения возникновения
опасного поведения участников
транспортного процесса;
подготовку учебных программ,
в том числе по медико-
санитарному обслуживанию
транспортных предприятий и
транспортных средств и
специалистов транспортных
профессий, связанных с
обслуживанием перевозок
пассажиров и грузов

12. Разработать и внедрить Министерство Приказ 2 квартал
схему оповещения и транспорта Министра 2002 года
взаимодействия с коммуникаций
субъектами гражданской
авиации Республики
Казахстан
13. Разработать мероприятия по: Министерство Приказ 4 квартал
обеспечению безопасности транспорта и Министра 2001 года
судоходства и мореплавания; коммуникаций
обновлению парка воздушных
судов и улучшению качества
их обслуживания;
подготовке и переподготовке
авиационных специалистов.