

**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 реализация 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*

 Утверждена

постановлением Правительства

Республики Казахстан

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

                                           "О Концепции совершенствования

                                           государственной системы по

                                           обеспечению безопасности

                                           перевозок пассажиров и грузов"

Основные разработчики                      Министерство транспорта и

Программы                                  коммуникаций совместно с

                                           Министерством внутренних дел,

                                           Министерство образования и

                                           науки, Министерство энергетики,

                                           индустрии и торговли,

                                           Агентство по чрезвычайным

                                           ситуациям, Агентство по делам

                                           здравоохранения

Срок реализации                            2000-2005 годы

Цель Программы                             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

Задачи Программы                           Совершенствование

                                           государственной системы

                                           безопасности перевозок

                                           пассажиров и грузов

                                           существующими видами

                                           транспорта, обеспечение

                                           минимума транспортных рисков

                                           при осуществлении перевозок

                                           пассажиров, грузов и опасных

                                           грузов

Объем и источник                           Источниками финансирования

финансирования                             Программы являются средства

                                           республиканского бюджета,

                                           ведомств, задействованных

                                           в выполнении настоящей

                                           Программы, а также средства

                                           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                         Реализация Программы обеспечит

результаты                                 снижение относительных

                                           показателей аварийности,

                                           травматизма, количества

                                           транспортных происшествий в

                                           целом

**2. Введение**

      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 оснащенности 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) междугородние 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!Наличие!Государственная!    Частная     !  Из них в личной

  транспорт  !  ед.  ! собственность !  собственность !   собственности

             !       !               !                !      граждан

--------------------------------------------------------------------------

             !       !Кол-во ! % к   ! Кол-во ! % к   !  Кол-во ! % к

             !       !       !наличию!        !наличию!         !наличию

--------------------------------------------------------------------------

Всего по       1 278   59 234   4,6    1 213    94,9   1 071 931   83,8

республике       838                     774

         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

     !        !прошлому году!       !прошлому году !        !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 обследования автомобильных дорог общего пользования весной 1999 года в стадии сильного разрушения покрытий находилось 4457 километров дорог, с дефектами оказалось 417 мостов, с опасными дефектами - 113, на 14428 километрах дорог имелись нарушения покрытия в виде деформации, волн, выбоин, трещин, колеи и наплывов, что свидетельствует о недостаточной прочности. За последние годы из-за удорожания строительных материалов, быстрого роста эксплуатационных расходов, фактической ликвидации дорожного фонда дорожные организации резко сократили объемы ремонта автодорог. В результате в 60% ДТП непосредственными или сопутствующими причинами их возникновения явились неудовлетворительные дорожные условия.

      Только по основным автодорожным коридорам страны в 1999 году зафиксировано 72 000 крупных дефектов дорожного покрытия, повреждения дорожных знаков и средств регулирования. Каждый 18 километр дорог нуждается в серьезной реконструкции или капитальном ремонте.

      Положение усугубляется неудовлетворительным содержанием автомобильных дорог, особенно в зимний период, низким уровнем оснащения техническими средствами дорожно-эксплуатационных организаций.

      По итогам осеннего осмотра прошлого года на дорогах общего пользования Республики Казахстан не достает свыше 10 тысяч дорожных знаков и указателей, 55 тысяч погонных метров ограждений, 46105 сигнальных столбиков. Тяжелое положение сложилось с подготовкой дорожной техники и заготовкой горюче-смазочных материалов к зимней эксплуатации дорог. Создалась серьезная угроза обеспечению безопасности движения на автомобильных дорогах республики. Налоговые органы на местах из-за задолженности по платежам в бюджет описывают их имущество, включая дорожную технику. Необеспеченность безопасного проезда по автомобильным дорогам республики в зимнее время на большей части Казахстана несет угрозу жизни людей.

      Для использования и поддержания надлежащего состояния автомобильных дорог необходимо:

      обеспечить эффективное использование кредитов для выполнения неотложных ремонтных работ на закрепленной сети дорог, оказывать содействие в реализации проектов займов и привлечении отечественных инвесторов на строительство и ремонт дорог;

      учитывая значительный дефицит выделявшихся из бюджета средств, постоянно проводить работу по привлечению инвесторов для строительства платных дорог;

      проводить работу по увеличению направляемых в дорожную отрасль средств с целью обеспечения выполнения работ по ремонту и содержанию 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 темiр жолы" 2 293 единицы локомотивов, магистральных тепловозов - 892, электровозов - 628, маневровых локомотивов - 554, паровозов - 219.

      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-10М, 3ТЭ-10М, ТЭП-70;

      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 ТЭМ-2, ЧМЭ-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 темiр 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 темiр 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 темiр жолы" до 2253 км.

      Свыше 81 тысячи единиц грузового подвижного состава "Казакстан темiр 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 следовании буксового и тормозного оборудования.

      С целью уменьшения количества браков при ремонте грузовых вагонов в перечень лицензируемых видов деятельности была включена деятельность по изготовлению и ремонту железнодорожного подвижного состава, специальных контейнеров, применяемых для перевозок опасных грузов.

      Для решения проблем безопасности на железнодорожном транспорте необходимо:

      создание программы по развитию базы железнодорожного транспорта,

обновлению и модернизации основных фондов;

      внедрение новых технологий, направленных на снижение транспортных происшествий, повышение скорости и надежности перевозок.

**Состояние безопасности движения по РГП "Казакстан темiр жолы"**

**за 1998-1999 годы**

**(по отделениям и службам РГП "Казакстан темiр жолы")**

                                                                 Таблица 4

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Классификация !Астана!Костанай!Павлодар!Караганда!Защита!Семипала-!Алматы

нарушений     !      !        !        !         !      !тинск    !

безопасности  !------------------------------------------------------------

движения      !98 !99!98 ! 99 !98 ! 99 ! 98 ! 99 !98 !99! 98 ! 99 !98 !99

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Особые случаи

брака, в т.ч.: 24  7  10   10   18   5   21   17   7   3  15   12   39  18

Уход подвижного

состава         -  -   1    -    -   -    -    -   -   -   -   -     -   -

Проезд

запр.

сигнала         -  -   -    1    1   -    1    -   -   -   -    2    2   -

Неограждение

сигналами       -  -   -    1    -   -    1    -   -   -   -    -    -   -

"Опасное место"

Отц.ваг. от

пасс. поезда    2  -   -    1    -   -    2    2   1   1   1    -    5   1

Порча лок. в

пасс.поезде     3  3   3    -    1   2    3    8   3   1  14    7   18  10

Столкн. пас.

и гр. поездов                                                        1   1

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

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

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, эсплуатируемых 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 Ауе Жолы" в 1996 году.

**Остаточный ресурс воздушных судов ЗАО "Эйр Казахстан"**

                                                       Таблица 7

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

 N  !  Тип ВС    !   Бортовой     !   Остаток ресурса в часах

    !            !    номер       !

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

 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        !  Инциденты   !   ПВС    !    Итого

         !     происшествия       !              ! на земле !

         !\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

         ! АП без     !Катастрофы !    ! В том   !          !

         !человеческих!           !    ! числе   !          !

         !жертв       !           !    !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 !  АП  !  Инц. ! ПВС !         В том числе            !  Авиационные

      !      !       !     !                                !  события

      !      !       !     !\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_!\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

      !      !       !     ! кпн! лс ! итс! овд! соп!пт !др.!  Итого

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

  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 Казахстан.

      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;

      2) подготовку учебных программ, в том числе по медико-санитарному обслуживанию транспортных предприятий и транспортных средств;

      3) создание и организацию работы курсов повышения квалификации руководящих работников транспортно-коммуникационного комплекса при Казахской академии транспорта и коммуникаций;

      4) включение в действующие учебные программы общеобразовательных школ дисциплин, обеспечивающих обучение системе мер предупреждения возникновения опасного поведения участников транспортного процесса;

      5) обязательное введение аттестации учебных заведений, осуществляющих подготовку и переподготовку водителей и других специалистов транспортных профессий, осуществляющих управление транспортными средствами.

**6. Необходимые ресурсы и источники финансирования Программы**

      Источниками финансирования Программы являются средства республиканского бюджета, ведомств, задействованных в выполнении настоящей Программы, а также средства отечественных хозяйствующих субъектов, направляемые для приобретения оборудования, обеспечивающего условия безопасной эксплуатации транспортных средств.

      На обеспечение Программы на 2000-2005 годы из республиканского бюджета потребуется 34082,677 млн. тенге. Ежегодное финансирование Программы будет осуществляться Министерством транспорта и коммуникаций Республики Казахстан за счет средств, предусмотренных в республиканском бюджете.

**Объем финансирования обеспечения Программы (млн.тенге)**

                                                               Таблица 10

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Программа! Направление !Всего    !         В том числе по годам

         !   работ     !2000-    !-----------------------------------------

         !             !2005 гг. ! 2000  ! 2001 ! 2002 ! 2003 ! 2004 ! 2005

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

 34,12    Эксплуатация    33654     5164   5690   6100   5200   5500  6000

          и ремонт

          дорог

 35       Подготовка     48,280    8,047  8,047  8,047  8,047  8,047  8,047

          документов

          по ведению

          государственных

          регистров

          воздушных

          судов, трасс

          и аэропортов

          для

          гражданской

          авиации

 32       Обеспечение    266,39       -    53,277

          безопасности                           53,277

          судоходства и                                 53,277  53,277

          мореплавания                                               53,277

      45       Переподготовка,114,01       -    22,802

          повышение                              22,802

          квалификации                                  22,802

          специалистов                                          22,802

          гражданской                                               22,802

          авиации

---------------------------------------------------------------------------

          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;

      6) 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  !   Содержание мероприятий   !Ответственный  !Форма      ! Срок

п/п !                            ! исполнитель   !завершения ! исполнения

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

 1.  Создать систему               Министерство    Совместный   2 квартал

     взаимодействия и взаимосвязи  транспорта и      приказ     2001 года

     с органами санитарно-         коммуникаций

     эпидемиологической службы

     при осуществлении             Министерство

     деятельности по обеспечению   внутренних

     безопасности на транспорте    дел

     и территориях транспортных

     предприятий                   Агентство по

                                   делам

                                   здравоохранения

      2.  Разработать проект Закона     Министерство    Законодательный  2002

     Республики Казахстан          транспорта и          акт        год

     "О внесении дополнений в      коммуникаций

     Закон "О лицензировании"

 3.  Разработать проект            Министерство    Постановление 2 квартал

     постановления Правительства   транспорта и    Правительства 2001 года

     Республики Казахстан          коммуникаций

     "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

     происшествий и инцидентов

     с гражданскими воздушными

     судами на территории

     Республики Казахстан"

      4.  Провести совместные           Агентство по      Совместный  До 2002

     мероприятия по вопросам       чрезвычайным      приказ      года

     предупреждения и              ситуациям

     ликвидации чрезвычайных

     ситуаций природного и         Министерство

     технического характера        транспорта и

     на всех видах транспорта      коммуникаций

 5.  Провести организационно-      Министерство      Информация  4 квартал

     технические мероприятия       транспорта и           в      2003 года

     по приведению состояния       коммуникаций      Правительство

     мостов, путепроводов,                           Республики

     железнодорожных переездов     Министерство      Казахстан

     и других дорожных             внутренних

     сооружений, расположенных     дел

     на автомобильных дорогах

     общего пользования, в         Акиматы

     соответствие с                областей,

     требованиями строительных     городов Астаны

     норм и правил                 и Алматы

 6.  Провести организационно-      Министерство      Информация  4 квартал

     технические мероприятия       внутренних дел         в      2001 года

     по восстановлению средств                       Правительство

     регулирования дорожного       Министерство      Республики

     движения в улично-            транспорта и      Казахстан

     дорожной сети в               коммуникаций

     соответствии с имеющимися

     дислокациями

 7.  Рассмотреть вопросы и         Министерство      Информация  До 2003

     представить предложения по:   транспорта и           в      года

       увеличению количества       коммуникаций      Правительство

     объектов сервисного                             Республики

     обслуживания и дорожной       Агентство         Казахстан

     инфраструктуры на             Республики

     автомобильных дорогах         Казахстан по

     республиканского              туризму и спорту

     значения;

       улучшению сервисного        Акиматы

     обслуживания на               областей,

     железнодорожных вокзалах      городов Астаны

     и в аэропортах                и Алматы

         8.  Утвердить мероприятия:                          Приказ      4 квартал

       по внедрению                Министерство      Министра    2003 года

     автоматизированной системы    транспорта и

     обработки и передачи          коммуникаций

     информации о перевозке

     опасных грузов на

     предприятиях государственного

     железнодорожного транспорта,

     входящих в состав

     республиканского

     государственного предприятия

     "Казакстан темiр 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 машинизации

     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.

 © 2012. РГП на ПХВ «Институт законодательства и правовой информации Республики Казахстан» Министерства юстиции Республики Казахстан